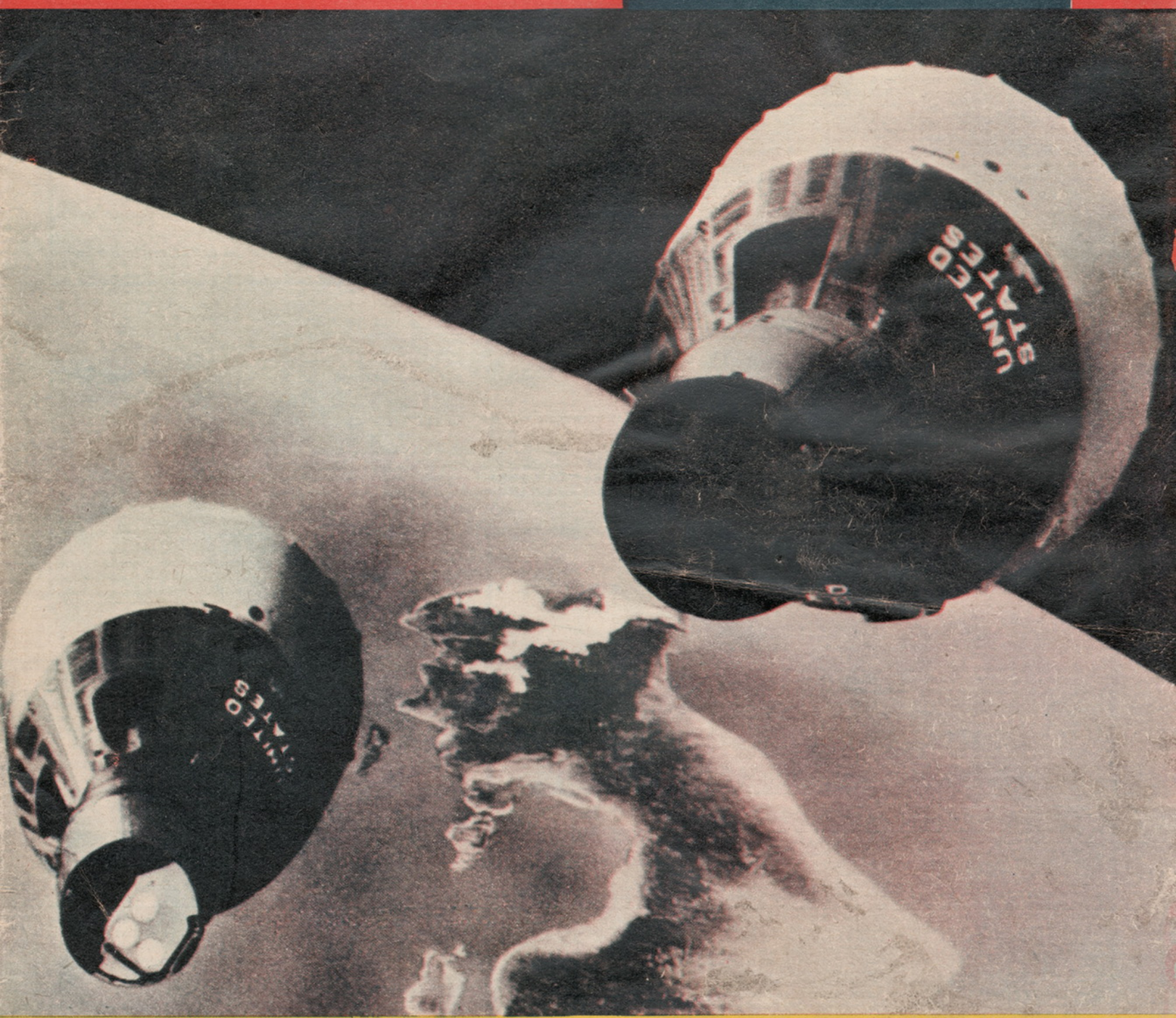
W numerze:

CZERWONY KRZYŻ NAD JEZIORAMI • SZYBOWCEM W STRATOSFERĘ • UDANE SPOTKANIE W KOSMOSIE AMERYKAŃSKICH ASTRONAUTÓW • WITAMINY DLA PILOTÓW

SKRZYDLATA POLSKA

NR 2 (757) • 9. I. 1966 • ROK XXII, XXXVI • CENA 2 ZŁ



Dwutygodniowa wyprawa w Kosmos załogi statku „Gemini-7" i udane spotkanie na wspólnej orbicie z „Gemini-6" jest dużym osiągnięciem na drodze do opanowania przestrzeni kosmicznej przez człowieka. O niezwykłym spotkaniu w Kosmosie piszemy na stronach 8 i 9.

ŚWIADOMY WYBÓR czy ODRUCH WARUNKOWY?

CHCIAŁBYM się na wstępie zastrzec, że nie mam zamiaru uogólniać tego o czym piszę, ani też dawać oceny tego co widziałem. Chodzi mi jedynie o podzielenie się refleksjami, które opadły mnie zaraz po opuszczeniu murów liceum ogólnokształcącego im. Kopernika w Krośnie.

Aby nie nadużywać niczyjej cierpliwości, mówię o co chodzi — to sprawa doboru kandydatów na szkolenie lotnicze. Unikam tu świadomie słowa naboru, bo ten żargon nasuwa nieciekawe skojarzenia z tą niezwykle ważną sprawą.

Krótkie, zaledwie 20 minut trwające spotkanie instruktora Józefa K. z młodzieżą klas X, zgromadzoną w liczbie około 100, a może więcej w jednej klasie. Bardzo konkretna i rzeczowa informacja na temat co, jak i kiedy, poparta przyjemną dykcją i ujmującą powierzchownością prelegenta — w efekcie szereg rąk (w tym jedna dziewczęca) sięga po dekleracje, których ilość okazała się byt mała.

A więc szybko wyznaczono łącznika, który miał nawiązać kontakt z lotniskiem i dostarczyć chętnym dalsze zgłoszenia. W sumie spotkanie należałoby uznać za udane, biorąc pod uwagę ilość i spontaniczny w pewnym sensie charakter zgłoszeń.

I tu właśnie powstają wątpliwości, bowiem jak wynika z rocznej oceny, na każdych 100 kandydatów zdolnych do lotnictwa 2 trafia do OSL — a co z resztą?

Wiadomo, że istnieje ostra selekcja zdrowotna i pewien — choć stosunkowo mniejszy — odpad w toku szkolenia, a i czasem wyniki w nauce korygują lotnicze zamiary! Ale co się dzieje z tą resztą, z tą stosunkowo liczną grupą, która ukończyła LPW I stopnia i nie podjęła szkolenia dalszego, bądź zaginęła na etapie szkolenia LPW II stopnia?

Wypada tu powrócić do zapytania jak w tytule: czy mamy do czynienia ze świadomą i wyważoną decyzją, czy odruchem warunkowym lub — mocniej — „owczym pędem" kandydata do lotnictwa?

Upoważnia do tych określeń fakt, że w zasadzie kandydat, który nie trafia do OSL, jest również i praktycznie stracony dla sportu lotniczego. Dlaczego?

Czy ma mniejsze od innych szanse w tym najpiękniejszym ze sportów ludzi odważnych? Czy wreszcie nikt nie mówił wcześniej, że na tych co siedzą za drążkiem lub wolantem pracują setki specjalistów naziemnych, których każda praca w tym precyzyjnym mechaniźmie jest niezbędna? Że właśnie do przemysłu lotniczego, personelu technicznego, służby ruchu itp. powinni trafiać ci, którzy obok wiedzy mają zamiłowanie sprawdzone czasem praktycznej działalności i wcześniej określone społeczne aspiracje?

Gdzie więc takich ludzi poszukiwać?

Czy zrezygnować z dotychczasowych zasad pozyskiwania kandydatów do lotnictwa? Na pewno nie. Czy zrewidować formy werbunku? Raczej tak.

Przejście od kampanijności do stałej pracy i oddziaływania na młodzież, właśnie w kierunku utrwalania lotniczej preorientacji zawodowej jest sprawą niezmiernie ważną, gdyż zapewnia eliminację kandydatów przypadkowych, a dla tych, którzy z różnych przyczyn nie mogli osiągnąć bram OSL, daje miejsce w lotniczej społeczności. Jak dotychczas to chyba zbyt mało inofrmujemy młodzież, czym obok pilota można zostać w lotnictwie.

I wreszcie jedna uwaga, jako że końcowego morału nie będzie. W 1965 r. na różne formy szkolenia lotniczego zgłosiło się z Kół Lotniczych około 1 400 kandydatów. Jeśli więc brać pod uwagę obserwowane zjawisko poważnego wzrostu kandydatów do lotnictwa na przestrzeni ostatnich dwu lat właśnie z Kół Lotniczych, wnioski gdzie kierować wysiłek na pracę z młodzieżą staną się dość zrozumiałe.

O tym, że młodzież musi stale zasilać lotnicze szeregi, nikogo nie trzeba przekonywać. O tym, że praca z nią to przysłowiowa gra warta świeczki, najczęściej wiemy z przebiegu lotniczego szkolenia (zwłaszcza gdy robimy czasem pod plan) jak i z faktu obserwowanego obecnie zjawiska, że młodzież w którą zainwestowaliśmy poważne środki nie trafia w dostatecznej masie do sportu lotniczego, co może w przyszłości rzutować na nasze pozycje w skali międzynarodowej.

Pisząc te uwagi na gorąco, miałem na myśli podzielenie się pewnymi odczuciami osobistymi i wymową znanych liczb i jeśli w jakimś stopniu wzbudzą one zainteresowanie kadr aeroklubowych do dyskusji nad własnymi doświadczeniami w tej pracy z młodzieżą, to będzie to już bardzo dużo.

W żadnym przypadku te kilka uwag nie może pretendować do wyczerpania problemu, a stanowi tylko jego zasygnalizowanie, o czym zresztą mówiłem na początku. Sprawa ta równie nie nowa jak i nie łatwa, ale dająca o sobie w różny sposób znać.

BRONISŁAW ARABSKI

Grupa młodych pilotów LPW II stopnia na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego. Foto: H. Kucharski

15 LAT GAZETY WOJSK LOTNICZYCH I OPK

15 lat temu, w styczniu 1951 r., ukazał się pierwszy numer gazety wewnętrznej Wojsk Lotniczych pt. „Skrzydła Wolności". Gazeta miała charakter dziennika i wychodziła kilka razy w tygodniu. Od stycznia 1957 r., na miejscu „Skrzydeł Wolności", zaczął się ukazywać w charakterze gazety tygodnik Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju pod nazwą „Wiraże". Tygodnik ten wychodzi po dzień dzisiejszy, a ostatni jego numer noworoczny i zarazem jubileuszowy jest 467 kolejnym numerem gazety. Zarówno „Skrzydła Wolności" jak i „Wiraże" odegrały w minionym 15-leciu poważną rolę w pracy partyjnej i polityczno-wychowawczej Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Z okazji pięknego jubileuszu składamy bratniemu organowi lotniczemu serdeczne gratulacje wraz z życzeniami dalszych sukcesów w służbie lotnictwa wojskowego Polski Ludowej

Redakcja tygodnika „SKRZYDLATA POLSKA"

Zmarł mgr inż. JAN PACZOSKI

DNIA 18 grudnia 1965 roku zmarł nagle, przeżywszy 48 lat, mgr inż. Jan Paczoski, długoletni pracownik Instytutu Lotnictwa, członek Klubu Publicystów Lotniczych SDP, działacz Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.

Po ukończeniu gimnazjum im. Tadeusza Czackiego rozpoczął w roku 1935 studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Studia te ukończył w grudniu 1946 r. na Wydziale Lotniczym Politechniki Łódzkiej.

Podczas wojny prowadził w dawnym „Parowozie" w Warszawie szkołę przyfabryczną. Jednocześnie w okresie tym uczestniczył w lotniczej pracy konspiracyjnej. Wykonywał tłumaczenia materiałów dotyczących niemieckiego sprzętu lotniczego. Z tłumaczeń tych powstawały instrukcje przygotowywane dla potrzeb przyszłych ewentualnych użytkowników tego sprzętu, pozostawionego przez hitlerowców lub zdobytego w końcowej fazie działań wojennych na terenie Polski. Instrukcje były wykorzystywane na licznych kursach konspiracyjnych dla mechaników lotniczych. Dzięki Jego przedsiębiorczości wydawnictwa te były powielane w wyświetlarni fabrycznej i pomimo czujności niemieckiej straży fabrycznej przedostawały się na zewnątrz. Na zbudowanym samodzielnie aparacie do stykowego kopiowania dokumentów wykonywał odbitki z zagranicznych czasopism lotniczych, „wypożyczanych" — bez wiedzy ich niemieckich użytkowników — przez polskich lotników zgrupowanych w pracy konspiracyjnej.

Uczniowie prowadzonej przez mgra inż. J. Paczoskiego szkoły w pewnym okresie jako zadania ślusarskie wykonywali okucia uprzęży spadochronowej na potrzeby organizowanego przez oddział „Parasol" wyszkolenia spadochronowego.

Od dnia 5 października 1945 r. był pracownikiem Instytutu Lotnictwa i jedynie na okres trzech lat został służbowo przeniesiony do pracy w Ministerstwie Przemysłu Maszynowego. W Instytucie Lotnictwa z dniem 1 kwietnia 1964 r. został powołany na stanowisko samodzielnego pracownika naukowo-badawczego. Był kierownikiem Zakładu Podwozi Ośrodka Osprzętu, gdzie pod Jego kierunkiem i przy czynnym Jego twórczym udziale prowadzone były prace badawcze samolotowych podwozi i amortyzatorów, kół i hamulców, opon i dętek. Liczne Jego opracowania, metody i sprawozdania stanowią trwały dorobek.

Od roku 1948 do roku 1959 był naczelnym redaktorem czasopisma „Technika Lotnicza", będącego organem Sekcji Lotniczej SIMP. Ostatnio był członkiem Rady Programowej tego pisma. Był także przewodniczącym Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich oraz członkiem Zarządu Sekcji bezpośrednio po wznowieniu działalności Sekcji w roku 1947 jako kontynuatorki dawnego Związku Polskich Inżynierów Lotniczych.

Współpracował z instytucjami wydawniczymi przy opracowaniach prac wymagających dużego zasobu wiedzy z dziedziny lotnictwa, na przykład dla PWN wykonał szereg opracowań haseł do Wielkiej Encyklopedii Powszechnej, dla WNT — do technicznych słowników rosyjskiego i angielskiego.

Mgr inż. Jan Paczoski posiadał wybitną wiedzę fachową, wyróżniał się wielką rzetelnością przy rozwiązywaniu problemów naukowych i technicznych. Odznaczał się niebywałą sumiennością.

Zmarły był odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi i Medalem Dziesięciolecia.

Cześć Jego pamięci!

Grono przyjaciół

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

NAKŁADEM Wydawnictwa Poznańskiego ukazało się w końcu ubr. dwunaste już wydanie słynnej i popularnej książki A. Fiedlera pt. „Dywizjon 303". Str. 114, nakład 85 tys. egz. (część nakładu w oprawie płóciennej — cena egz. 20 zł i część w półpłóciennej — cena 16 zł.)

*

W KLUBIE Publicystów Lotniczych SDP (Dom Dziennikarza) w Warszawie odbył się 20 grudnia ubr. pokaz filmu Aerofłotu pt. „Samolotem po Związku Radzieckim".

*

AFROKLUB Krakowski liczy 160 członków zwyczajnych. W 55 kołach lotniczych zrzeszonych jest 2 087 członków, a w 20 modelarniach 580 modelarzy. Przy aeroklubie istnieje również koło Seniorów Lotnictwa, liczące 38 członków. W 1965 r. zorganizowano 43 spotkania z młodzieżą (3 tys. uczestników), 61 projekcji filmów lotniczych (3 250 widzów), 34 wycieczki na lotnisko (630 uczestników) i 13 imprez propagandowych (9 800 uczestników). Przy aeroklubie działa od 5 lat społeczna Komisja Popularyzacji Lotnictwa, która jest inicjatorką i organizatorką większości poczynań propagandowych.

*

SIERADZ otrzymał zaproszenie do współpracy od rady narodowej Kaługi, portu nad rzeką Oką w ZSRR, gdzie przez długie lata żył znakomity uczony rosyjski polskiego pochodzenia, Konstanty Ciołkowski. W Sieradzu, jak wiadomo, urodził się współpracownik Ciołkowskiego, znany radziecki uczony prof. Ary Szternfeld.

*

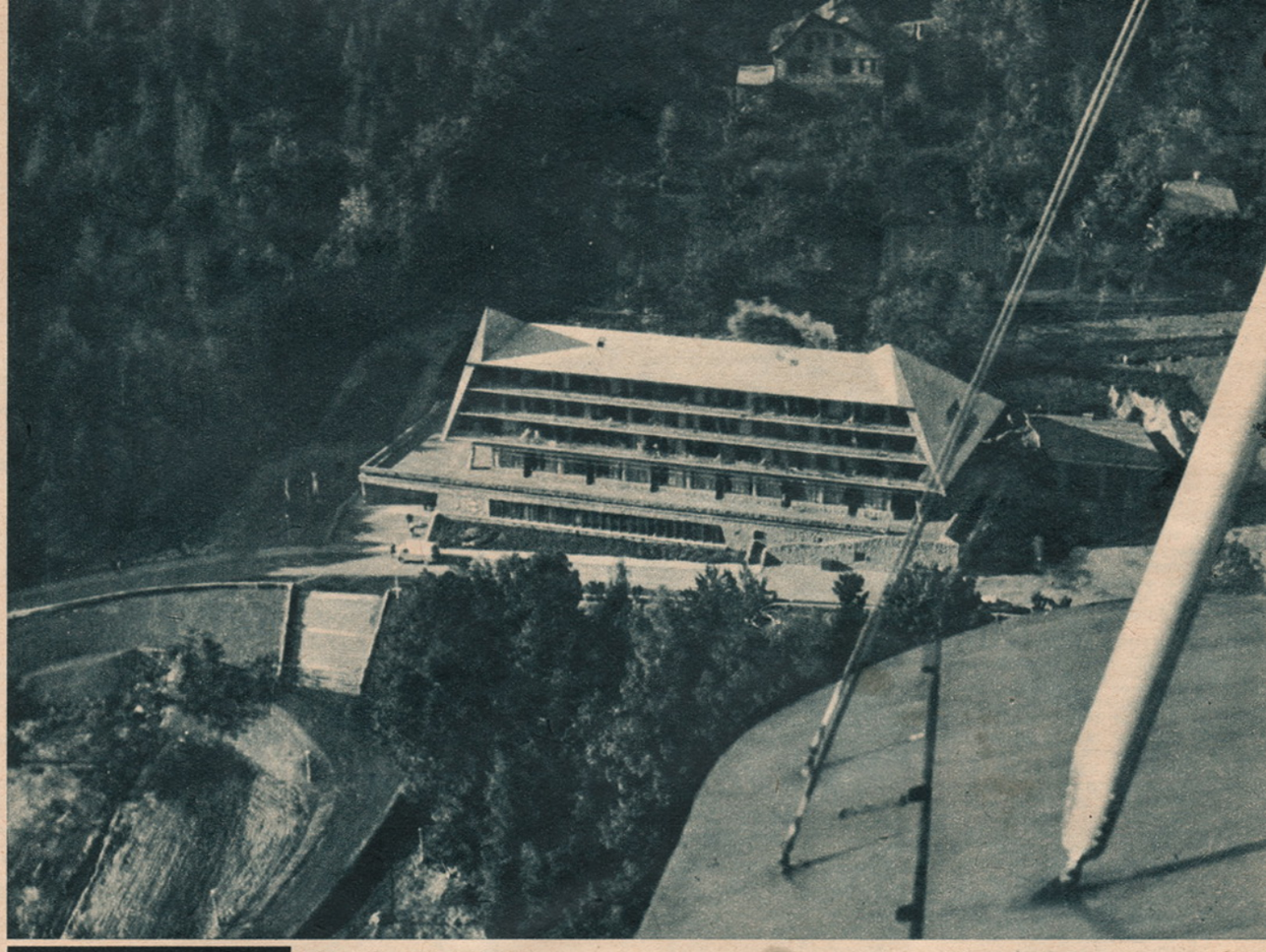
W ROKU ubiegłym nastąpił dalszy wzrost eksportu polskich samolotów rolniczych typu PZL-101 „Gawron", szybowców oraz przyrządów pokładowych do szybowców i samolotów. Na liście nabywców tego sprzętu znalazło się około 30 różnych krajów.

*

CZECHOSŁOWACKIE Towarzystwo Meteorologiczne przy czechosłowackiej Akademii Nauk nadało m. in. godność członka honorowego prof. dr Władysławowi Parczewskiemu, profesorowi SGGW, za wybitne osiągnięcia naukowe w dziedzinie hydrologii, meteorologii i klimatologii oraz za zasługi w rozwoju kompleksowych badań polsko-słowackich.

*

INFORMATOR Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, stałe wydawnictwo ITWL, obchodziło pięciolecie swego istnienia. W tym okresie wydano ogółem 20 zeszytów o łącznej objętości 2 500 stron druku. Opublikowano w nich około 120 artykułów pracowników ITWL. Nasze gratulacje dla redakcji „Informatora ITWL" z okazji jubileuszu.



POLSKA Z LOTU PTAKA

Jednym z najbardziej malowniczo położonych związkowych obiektów wypoczynkowych jest dom wypoczynkowy Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców w Olszówce Górnej koło Bielska-Białej. Oto lotnicze zdjęcie tego pięknego obiektu.
Foto: B. Koszewski

ECHA LOTNISKA

W kuluarach Domu Dziennikarza w Warszawie odbyła się niedawno skromna, niezauważona wcale przez prasę krajową uroczystość: wręczenie nagród laureatom drugiego etapu lotniczego konkursu publicystycznego, organizowanego przez Klub Publicystów Lotniczych SDP oraz redakcję tygodnika „Żołnierz Polski" z okazji IV Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów, jaki odbył się w ub. r.

Jury tego konkursu w składzie: Jerzy R. KONIECZNY — redaktor naczelny tygodnika „Skrzydlata Polska", Zbigniew LIPIŃSKI — redaktor naczelny Polskiego Radia, Tadeusz PAJDA — sekretarz redakcji tygodnika „Żołnierz Polski', rozpatrzyło złożone w ustalonym przez regulamin konkursu terminie prace i ustaliło następujący podział nagród za publikacje związane tematycznie z problematyką IV SRDiP:

I nagroda: red. JAN ADAMCZEWSKI z Krakowa, za publikacje w „Dzienniku Polskim".
II nagroda: red. TERESA ZWIERZCHOWSKA z Łodzi, za publikacje w „Głosie Robotniczym".
III nagroda: red. Jacek CIESZEWSKI z Katowic, za publikacje w „Trybunie Robotniczej".

W uroczystości wręczenia nagród, którego dokonał przewodniczący jury — red. Z. Lipiński, brali udział — oprócz laureatów, przedstawiciele Klubu Publicystów Lotniczych i redakcji „Żołnierza Polskiego" — także sekretarz generalny SDP red. Tadeusz Rojek i sekretarz Oddziału Warszawskiego SDP — red. Stefan Olszewski.

Warto tu jeszcze dodać, że jury konkursu wyraziło serdeczne podziękowanie redaktorom naczelnym „Dziennika Polskiego", „Głosu Robotniczego" oraz „Trybuny Robotniczej" za szerokie udostępnienie łam redagowanych dzienników dla problematyki dorocznych Samolotowych Rajdów Dziennikarzy i Pilotów.

Gratulując laureatom tego konkursu i ich macierzystym redakcjom, chciałbym pogratulować równocześnie tamtejszym aeroklubom: Krakowskiemu, Łódzkiemu i Śląskiemu. Pogratulować za to, że potrafiły zainteresować tematyką lotniczą miejscowych dziennikarzy i umożliwić im start w Rajdzie, którego plonem są właśnie owe nagrodzone porajdowe publikacje lotnicze.

LOTNICZE KONKURSY PUBLICYSTYCZNE

Wprawdzie plon tego konkursu nie był zbyt obfity i zadowolić jeszcze nie może (ramy jego były, mimo wszystko, ograniczone, tematyka związana z IV SRDiP), niemniej jest to sygnał wskazujący na potrzebę zorganizowania corocznego konkursu na publikacje lotnicze w skali ogólnopolskiej. Konkursy tego rodzaju ogłaszane są co roku na przykład dla dziennikarzy sportowych, krytyków filmowych i teatralnych, popularyzatorów nauki i techniki, dla dziennikarzy zajmujących się tematyką międzynarodową, gospodarczą, związkową czy polonijną. Celowe wydaje się więc ogłoszenie analogicznego konkursu dla dziennikarzy — publicystów i sprawozdawców lotniczych.

Dotychczasowe konkursy dziennikarskie na Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów oraz porajdowe nie wyczerpują, rzecz jasna, tego zagadnienia, chociaż nie należy nie doceniać ich wielkiej roli; są one jednak ograniczone i dostępne zaledwie dla 30—35 osób. A, jak można się zorientować, krąg dziennikarzy piszących w Polsce o lotnictwie jest coraz szerszy i warto, aby konkurs taki mógł być dostępny dla nich wszystkich. Korzyści płynących z tego nie trzeba chyba wykazywać.

W tej sprawie zasięgałem tzw. języka w Zarządzie Klubu Publicystów Lotniczych SDP. Okazuje się, że projekt konkursu już istnieje i ma nawet swoją nazwę symboliczną: o „Pióro Ikara". Klub zamierza zorganizować go już w tym roku, przy ścisłym współudziale z Aeroklubem PRL i PLL LOT. APRL wypowiedział się już pozytywnie w tej sprawie. Z LOT-u, jak mnie poinformowano, na razie nie ma jeszcze odpowiedzi. Chwaląc pomysł i inicjatywę lotniczego konkursu publicystycznego, osobiście uważam, że mogłyby włączyć się do niego z nagrodami jeszcze inne instytucje lotnicze, np. Inspektorat Lotnictwa i Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego, jako że o lotnictwie wojskowym i polskim sprzęcie lotniczym dziennikarze również sporo piszą.

Skoro więc jest już projekt, to czas go wreszcie urzeczywistnić. Nie ma na co czekać. Dziennikarzom piszącym o lotnictwie należy się doping: żeby problematyki lotniczej było w naszej prasie coraz więcej i coraz lepszej.

Ikarus

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

WACŁAW BERNATOWICZ (1909—1965)

Urodził się 10 kwietnia 1909 r. w Nowo-Święcianach. Tam po ukończeniu Szkoły Powszechnej, Państwowej Szkoły Przemysłowej w W..nie i Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy w 1929 r. wstąpił do Wojska Polskiego jako ochotnik. Otrzymał przydział do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie w charakterze mechanika lotniczego. W 1930 roku został zawodowym podoficerem lotn ctwa w stopniu plutonowego.

W 1932 r. ukończył Wyższy Kurs Pilotażu w Grudziądzu, po którym otrzymał przydział do 121 eskadry myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. W 1933 r. ukończył kurs instruktorów pilotażu w Bydgoszczy i wiosną 1934 r. rozpoczął pracę jako pilot-instruktor w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

Jesienią 1934 r. ukończył kurs instruktorów szybowcowych w Ustianowej. Od 1934 r. do września 1939 r. prowadził szkolenie podchorążych i oficerów w technice pilotażu w Dęblinie, a wczesną wiosną i jesienią — szkolenie szybowcowe w Ustianowej. W 1939 r. w czasie kampanii wrześniowej latał jako pilot myśliwski w obron e przeciwlotniczej Dęblina, a następnie jako pilot liniowy na samolotach typu „Karaś-2" (PZL-23). Na rozkaz dowództwa, 19 września 1939, przekroczył granicę polsko-rumuńską. W Rumunii został internowany w obozie Tulcea. Po ucieczce z obozu, w listopadz e 1939 r. przybył na lotnisko Lyon-Bron we Francji. Tam odbył przeszkolenie na francuskich samolotach myśliwskich.

Po upadku Francji, w maju 1940 r., przybył do Anglii, gdzie po krótkim przeszkoleniu rozpoczął pracę jako instruktor, szkoląc Anglików w szkole nr 6 AONS Staverton. Z kolei został przenies ony do polskiego 3u7 Dywizjonu Myśliwskiego, a w maju 1941 r. do Transport Command RAF Takoradi w Zachodniej Afryce. Tam przebywał do 28 grudnia 1945 r. Początkowo latał jako pilot konwoju, a następnie kierownik konwoju na trasach europejskich, afrykańskich i azjatyckich. W styczniu 1946 r. przybył do Angli (Transport Command RAF Pershore), gdzie latał do września 1946 r. W listopadzie 1946 r. wrócił do Polski i po załatwieniu formalności w DLC MK rozpoczął pracę w lotnictwie sportowym. Od 1947 do 1951 był kierownikiem Szkoły Szybowcowej Mrągowo. Od maja 1951 r. do kwietnia 1956 r. pracował w przemyśle terenowym. Od kwietn a 1956 r. do października 1956 r. prowadził szkolenie w Aeroklubie Lubelskim, a następnie przeszedł do Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Olsztynie.

Posiadał w ele odznaczeń, a między innymi: Brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami, Medal Lotniczy, World War 1939—1945, Medal Obrony, Medal Wojenny, Gwiazdę Afrykańską, Gwiazdę Włoską. Odznaczenia Polski Ludowej: Złota Odznaka „Zasłużony dla Warmii i Mazur", Złota Odznaka „Za wzorową Pracę w Służbie Zdrowia". Miał stopień wojskowy pilota chorążego rezerwy. Ogółem wy.atał 11 666 godzin na ponad 50 samolotach, w tym ponad 400 godzin na szybowcach. Na samolotach przeleciał ponad 3 miliony kilometrów. Zmarł w Warszawie dnia 29 listopada 1965 r. (m).

Założyciel i organizator olsztyńskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego — Wacław Bernatowicz.

10 LAT LOTNICTWA SANITARNEGO

CZERWONY KRZYŻ NAD JEZIORAMI

Z okazji dziesięciolecia Lotnictwa Sanitarnego rozpoczynamy cykl artykułów związanych tematycznie z działalnością tego lotnictwa w okresie powojennym. Publ kację naszą zapoczątkował artykuł dyrektora Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie Tadeusza Więckowskiego pod tytułem „10 lat Lotnictwa Sanitarnego", opublikowany w ostatnim numerze grudniowym „Skrzydlatej" z ubiegłego roku.

Z kolei postaramy się zapoznać naszych czytelników z działalnością poszczególnych Zespołów Lotnictwa Sanitarnego w naszym kraju.

Mieszkańcy Ziemi Warmińsko-Mazurskiej darzą sympatią swych lotników sanitarnych. Mimo iż jest ich kilku, to jednak działalność tej małej garstki ludzi w niesieniu pomocy pacjentom służby zdrowia została wielokrotnie oceniona pozytywnie przez Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie, jak również przez władze wojewódzkie w Olsztynie. Ofiarność i szybkość działania i to w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych przyczyniła się do uratowania wielu istnień ludzkich przez olsztyńskich lotników sanitarnych.

Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Olsztynie powstał w listopadzie 1956 roku. Do zorganizowania zespołu olsztyńskiego przystąpił Wacław Bernatowicz, były pilot Polskich Sił Powietrznych, który po powrocie do Polski w 1946 roku wykazał duże umiejętności organizacyjne w prowadzeniu szkolenia w Mrągowie. Tam właśnie był kierownikiem szkoły szybowcowej.

Gdy w listopadzie 1956 roku Wacław Bernatowicz p yleciał z Warszawy do Olsztyna przydzielonym zespołowi sanitarnemu samolotem S-13, początek został zrobiony. Jeszcze tego samego roku wylatał on ponad 35 godzin i przeleciał 4 200 km, przy czym wykonał do końca grudnia czternaście trudnych transportów sanitarnych.

Następnego roku zespół otrzymał jeszcze jeden samolot S-13. W tym samym okresie rozpoczął pracę drugi pilot zespołu, Sławomir Delekta, k.óry lata do dnia dzisiejszego. W 1957 roku wybudowany został na terenie lotniska Dajtki budynek dla potrzeb zespołu, składający się z trzech pokoi. Wreszcie w czerwcu 1960 roku przydzielono zespołowi samolot Jak-12.

Działalność zespołu oparta jest na pracy personelu składającego się jedynie z sześciu osób: dwóch pilotów, dwóch mechaników i dwóch felczerów. Nieustanna sprawność samolotów do lotu — to zasługa dwóch aktualnie pracujących techników-mechaników: Eugeniusza Spychały i Wacława Soleckiego, którzy w dużej mierze przyczynili się do tego, że dwaj piloci zespołu mogli w okresie ponad dziewięciu lat wykonać blisko 4 000 lotów, przelecieć 558 000 km w czasie 4 467 godzin bez żadnego wypadku, względnie poważniejszego uszkodzenia sprzętu.

Region olsztyński — Warmii i Mazur — ma specyficzne warunki terenowe. Na obszarze tym, o którym często mówimy, iż jest krainą tysiąca jezior, latanie przy użyciu samolotów należy obok terenów górskich do najtrudniejszych w naszym kraju. Warunki te ulegają poprawie w czasie zimy, kiedy to pokryte lodem jeziora zamieniają się w dogodne lądowiska. Wtedy to dowóz chorego na stałe lądowiska jest utrudniony ze względu na zaspy śnieżne. I tak na przykład w okresie zimy 1965, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, przeprowadzono ponad 50 lotów, w tym co najmniej jedną trzecią startów dokonali piloci zespołu z lądowisk położonych na zamarzniętych jeziorach w powiatach: piskim, pasłęckim i kętrzyńskim. Stamtąd,, a także z lotniska w Dajtkach, odwożono ciężko chorych do klinik specjalistycznych w Białymstoku, w Gdańsku, i w Warszawie.

Współpraca zespołu z władzami wojewódzkimi układa się jak najlepiej. Szczególnie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Olsztynie i Komitet Wojewódzki PZPR nie szczędzą wysiłku, aby postawić na wysokim poziomie olsztyńskie Lotnictwo Sanitarne. W najbliższej pięciolatce przewiduje się budowę hangaru betonowego o powierzchni 750 m², przy czym początek jego budowy nastąpi w roku 1967. W planach na następne lata przewiduje się powiększenie lotniska i zradiofonizowanie samolotów, karetek pogotowia i Stacji Pogotowia Ratunkowego w celu utrzymania łączności i zwiększenia efektywności transportów. Wówczas każdy lot stanie się bardziej ekonomiczny niż do tej pory.

Warto w tym miejscu dodać, iż zbudowanie hangaru pozwoli zespołowi na staranie się o śmigłowiec sanitarny. Zespół nie ma dotąd własnego hangaru i maszyny z reguły stoją na powietrzu lub korzystają z gościnnych pomieszczeń Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

Wielką stratą stał się niespodziewany zgon w szpitalu Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie Wacława Bernatowicza — założyciela i organizatora olsztyńskiego zespołu. Nie doczekał się on urzeczywistnienia swych śmiałych planów, które z uporem wprowadzał w życie. Zapoczątkowane jednak przez niego dzieło rozwoju LOTNICZEGO POGOTOWIA nad jeziorami Warmii i Mazur znajdzie godnych tej idei naśladowców. I gdy mieszkańcy tych ziem zobaczą w górze znak Czerwonego Krzyża na przelatującej maszynie, przypomną sobie, że był wśród nich ktoś, kto z powietrza ratował codziennie życie ludzkie znajdujące się w niebezpieczeństwie. (m)

OSIĄGNIĘCIA OLSZTYNSKIEGO ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO W LATACH 1936—1965

Rok	wylatanych godzin	wykonanych lotów	przelecianych kilometrów
1956	35 h 17 min	28	4 200
1957	544 h 48 min	379	65 380
1958	429 h 31 min	320	50 540
1959	554 h 37 min	453	66 520
1960	547 h 15 min	486	64 901
1961	520 h 05 min	444	59 690
1962	478 h 40 min	407	57 980
1963	554 h 57 min	486	68 575
1964	435 h 10 min	423	59 515
1965	282 h 15 min	285	39 045

Uwaga: rok 1965 do miesiąca lipca włącznie.

Samolot Jak-12 na lotnisku w Dajtkach.
Foto: B. Koszewski i HK.

Załoga Aeroklubu Częstochowskiego w składzie Stanisław Marliński — pilot i Andrzej Tajchman — nawigator (na zdjęciu) zdobyła w 1965 roku samolotowe wicemistrzostwo Polski.

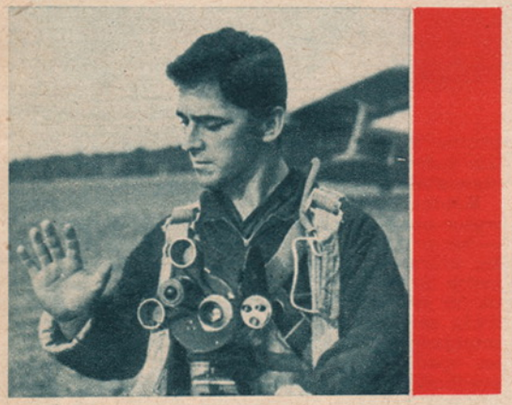
MAŁY AEROKLUB WIELKICH ENTUZJASTÓW

DO Częstochowy wybierałem się z mieszanymi uczuciami. Zadaniem moim było bowiem napisać o Aeroklubie Częstochowskim. Jak jednak napisać? Wiele wyjaśniło się na miejscu. Zabierając się do pisania pamiętałem, że to właśnie ten aeroklub w roku 1964 zaliczany był do najgorszych aeroklubów w kraju. I że właśnie na skutek bardzo złych wyników myślano nawet o jego likwidacji. Ostatecznie, jak wiemy, zdecydowano się „tylko" na silną redukcję finansów i etatów.

W Aeroklubie Częstochowskim zostały więc przysłowiowe niedobitki. W tym świetle niewielu było takich, którzy wierzyli w jakiekolwiek sukcesy lotników Częstochowy. Nie zwątpili tylko prawdziwi i wielcy entuzjaści lotnictwa. Ze zwielokrotnioną energią zabrali się do pracy, nie żałując swego czasu, trudu i talentu. Być może, że właśnie stan zagrożenia działalności lotniczej wyzwolił w nich dodatkową inicjatywę i energię.

Andrzeja Tajchmana w sezonie rzadko widywała własna żona. Jedyny etatowy instruktor ciągle przebywał na lotnisku. Prowadził start, szkolił, holował, ściągał z terenu. Był szefem wyszkolenia, instruktorem szybowcowym i samolotowym, kierowcą a ostatnio jeszcze i kierownikiem aeroklubu.

Mgr inż. Andrzej Warkiewicz prosto z Częstochowskiej Fabryki Guzików, gdzie pracuje jako główny technolog, pędził na lotnisko. Tu jako jedyny w aeroklubie instruktor spadochronowy prowadził skoki, wykonywał i przekraczał nałożone na sekcję plany. I tak już od dwóch lat, bezinteresownie, na zasadzie entuzjazmu i miłości do lotnictwa i dla podtrzymania działalności spadochronowej w swoim mieście.



Reprezentant Częstochowy Jan Kuliś przywiózł z Wrocławia spadochronowe wicemistrzostwo Polski.

Mgr Józef Trzepizur, przewodniczący Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego MRN i prezes Aeroklubu Częstochowskiego, z sobie tylko właściwą znajomością miejscowej society potrafił załatwić wiele spraw wynikających z codziennej pracy aeroklubu. Był też częstym gościem w Warszawie, gdzie „bił się" o lepsze dla częstochowskich lotników.

Któż mógłby zapomnieć o niestrudzonym i wiecznie młodym Ludwiku Antonowiczu? Ten 57-letni entuzjasta lotnictwa był pierwszym pilotem wywożącym skoczków i holującym szybowce.

Nie pozostaje w tyle jego syn Włodzimierz, z urzędu szef propagandy i modelarstwa AC. Jeśli potrzeba — również mechanik samolotowy, szybowcowy, wyciągarkowy, ściągarkowy i osprzętu.

Nie oszczędzali się też uniwersalni mechanicy — Janusz Michor, Bogusław Buszko i Jan Musiał — dla których mechanizmy samolotów, szybowców i całego sprzętu pomocniczego nie kryją żadnych tajemnic.

Lista ta z pewnością mogłaby być dłuższa. Nie chodzi tu jednak o wymienienie wszystkich osób i podkreślanie ich indywidualnych zasług. O sukcesach w lotnictwie decyduje kolektyw. Najlepiej o tej prawdzie przekonano się właśnie w Aeroklubie Częstochowskim w roku 1965.

Ósme miejsce wśród aeroklubów w kraju, przy szczupłości ludzi, środków i sprzętu, przed takimi do niedawna potęgami jak aerokluby w Poznaniu, Łodzi, Warszawie, Rzeszowie, Bydgoszczy, Bielsku Białej i wiele innych, to naprawdę ogromny sukces.

Złożyły się nań nie tylko praca i samozaparcie pracowników i działaczy ale również większości członków aeroklubu, głównie młodzieży. To właśnie oni, zachęceni dobrym przykładem starszych, zjawiali się co rano na aeroklubowym lotnisku w Rudnikach, by z podziwu pełnym zapałem szkolić się lub startować po nowe wyczyny. Szczególną inicjatywę wykazali szybownicy i spadochroniarze. To nie szybowce czekały na pilotów, jak bywało dawniej, lecz piloci dobijali się o miejsce za drążkiem sterowym. I choć skromna ilość szybowców nie pozwoliła na osiągnięcie lepszych wyników, to jednak zdobyto o 19 tys. punktów memoriałowych więcej niż przewidywał plan. Z pewnością też więcej, niż o 41 skoków przekroczyć by mogli plan spadochroniarze, gdyby mieli do dyspozycji choćby tylko dolatującego „Gawrona" zamiast użytkowanego dotąd samolotu CSS-13. Taki obraz rzeczywistości jest jednak budującym świadectwem rezerw i potencjalnych możliwości tkwiących w częstochowskich pilotach i skoczkach.

Lotnisko Rudniki przez cały sezon tętniło gwarem częstochowskich lotników. Na zdjęciu — najmłodsi piloci AC na starcie.

Warunkiem nowych i lepszych osiągnięć w nowym sezonie jest więc zrealizowanie choćby niektórych życzeń, takich jak: zwiększenie kadry instruktorskiej, resursu samolotowego dla sekcji spadochronowej i ilości szybowców wyczynowych dla szybowników oraz finansów na działalność sekcji propagandowej i inne.

Tymczasem są to tylko życzenia częstochowskich lotników. Bez względu bowiem na ewentualną, dodatkową pomoc ZG APRL, Aeroklub Częstochowski już teraz myśli o nowym sezonie. Większość z 380 modelarzy, 60 szybowników, 20 spadochroniarzy i 8 pilotów samolotowych zaplanowało sobie nowe odznaki, uprawnienia, klasy wyszkoleniowe, sukcesy zawodnicze. Na aeroklubowej liście znaleźć można wiele ambitnych zamierzeń na rok 1966. Wśród nich widnieje również udział w uroczystościach 750-lecia Częstochowy.

I choć nie wszystko jeszcze dopięte jest na ostatni guzik, z czego doskonale zdają sobie sprawę sami członkowie AC, to jednak wydaje się, że częstochowscy entuzjaści lotnictwa swą pełną samozaparcia pracą i wynikami w 1965 roku zasłużyli sobie na zaufanie i pomoc.

HENRYK KUCHARSKI

Dla mgra inż. Andrzeja Warkiewicza, jedynego w aeroklubie instruktora spadochronowego (społecznego), lotnisko było drugim domem. Foto: B. Koszewski (1), St. Jaśko (1) i archiwum.

AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI W 1965 R.

Sekcja szybowcowa.

Wylatano 878 godzin, przeleciano 9 155 km i zdobyto 47 000 punktów w memoriale Bitnera. Uzyskano 3 srebrne odznaki szybowcowe, 6 odznak złotych, 7 warunków czasowych, 10 przewyższeń warunkowych 1 000 m, 10 przewyższeń 3 000 m w tym 7 warunkowych i 3 diamenty oraz 13 klas trzecich, 3 klasy drugie, 1 klasę pierwsza. Wyszkolono 9 osób w ramach LPW I stopnia.

Stanisław Marliński zajął 3 miejsce w zawodach szybowcowych II ligi. W letnich Zawodach Szybowcowych Aeroklubu Częstochowskiego zwyciężył Jan Kuliś.

Sekcja Spadochronowa.

Wykonano 251 skoków, uzyskano 4 brązowe odznaki spadochronowe, 1 odznakę srebrną i 2 złote. W zakresie wyszkolenia zdobyto 2 klasy trzecie, 2 klasy drugie i 2 klasy pierwsze.

Jan Kuliś zdobył drugie miejsce w Spadochronowych Mistrzostwach Polski i tytuł wicemistrza Polski.

Sekcja samolotowa.

Wylatano 300 godzin, głównie w ramach lotów usługowych dla sekcji szybowcowej i spadochronowej. Plan OTK wykonano w 100%. Uzyskano 5 nowych uprawnień oraz 1 trzecią klasę wyszkolenia.

Załoga w składzie pilot Stanisław Marliński i nawigator Andrzej Tajchman zdobyła w Samolotowych Mistrzostwach Polski drugie miejsce i wicemistrzostwo Polski.

Sekcja Modelarstwa Lotniczego.

Uzyskano 6 licencji, zdobyto 6 srebrnych odznak i 1 brązową. Dwóch członków sekcji — Stefan Jurczeniak i Jerzy Ostrowski — zostało zaliczonych w skład kadry narodowej.

SZYBOWCEM W STRATOSFERĘ

opr. JANUSZ KRASICKI

SPORT szybowcowy dawno już wkroczył do stratosfery. Wystarczy przypomnieć, że aktualne międzynarodowe rekordy wysokości absolutnej wynoszą 14 102 m dla szybowców jednomiejscowych i 13 489 m dla dwumiejscowych, przy czym obydwa uzyskane zostały w Kalifornii na słynnej fali w górach Sierra Nevada. Niewiele mniejsze wysokości, przekraczające w każdym razie 10 000 m, osiągano w innych krajach: we Francji, Nowej Zelandii, Niemczech, Austrii, a także w Polsce (Kurpiela 10 460 m, Józefczak 11 860 m).

Przy okazji większości lotów mających na celu wyniki sportowe zdobywano również szereg informacji cennych z naukowego punktu widzenia. Stwierdzono przy tym szczególną przydatność szybowców do badań atmosfery na tych wysokościach: dzięki stosunkowo niewielkim prędkościom lotu wszelkie ruchy istniejące w atmosferze są łatwe do uchwycenia przez załogę szybowca, który może przez wiele godzin utrzymywać się w powietrzu, penetrując dokładnie cały interesujący dla badań rejon. Możliwości takich nie daje balon, unoszony szybko z wiatrem poza obszar objęty badaniami, nie daje ich także sonda rakietowa, która z powodu zbyt dużej prędkości lotu i krótkiego czasu obserwacji utrudnia wykrycie wszystkich szczegółów ruchu powietrza. Tak balon jak i rakieta mogą być użyte tylko raz, co ogromnie podraża koszty badań; w wielu zresztą przypadkach bezpośredni kontakt człowieka z badanym zjawiskiem jest niezastąpiony. Z kolei samoloty przystosowane do prowadzenia obserwacji na dużych wysokościach są narzędziem bardzo kosztownym, ponadto zaś zmienna moc (ciąg) silnika i zmieniający się w trakcie lotu ciężar (w miarę zużywania paliwa) ogromnie komplikują ocenę zebranych informacji.

Aby jednak szybowiec mógł dostarczyć odpowiednią ilość danych naukowych, musi on być wyposażony w szereg skomplikowanych przyrządów, a czas prowadzenia obserwacji musi być dostatecznie długi. Warunków tych nie spełniają normalne szybowce sportowe, których niewielki ciężar użyteczny i brak przystosowania do długotrwałego przebywania na dużych wysokościach ograniczają ich zastosowanie do celów naukowych. Pamiętać bowiem należy o tym, że wysokość rzędu 13 000 m stanowi w zasadzie granicę, której przekroczenie bez ubioru kompensacyjnego lub kabiny ciśnieniowej jest dla człowieka niemożliwe. Ciśnienie tlenu, jakie należałoby stosować w celu dostarczenia organizmowi potrzebnej ilości życiodajnego gazu, spowodowałoby rozsadzenie płuc wobec zbyt niskiego ciśnienia zewnętrznego.

Pierwszym zatem warunkiem dla umożliwienia człowiekowi lotów na tej wysokości, a tym bardziej na większych wysokościach, jest umieszczenie go w środowisku podwyższonego ciśnienia, umożliwiającym oddychanie bez konieczności stosowania nadciśnienia tlenu. Z kolei istnienie znacznej różnicy między ciśnieniem zewnętrznym i ciśnieniem w kabinie stwarza poważne problemy wytrzymałościowe dla konstruktora; konieczny jest kompromis między utrzymaniem ciężaru kabiny w granicach nie pociągających za sobą nadmiernego powiększania wielkości szybowca, a dążeniem do zapewnienia załodze warunków jak najmniej odbiegających od tych, jakie panują na ziemi.

Drugim istotnym problemem jest niska temperatura. Podczas kilku wysokościowych lotów szybowcowych w Bishop w Kalifornii notowano temperatury zewnętrzne —76°C, a —46°C w kabinie (podczas gdy temperatura przy ziemi przekraczała w tym czasie 30°C; amplituda temperatur spotykana w ciągu jednego lotu sięgała więc 80°C wewnątrz kabiny i 110°C na zewnątrz). Tak niskie temperatury wpływają ujemnie nie tylko na samopoczucie załogi, na działanie przyrządów, sprawność akumulatorów itd., ale i na całą konstrukcję szybowca.

Wystarczy wspomnieć choćby o tym, że odkształcenia konstrukcji mogą uniemożliwić otwarcie hamulców aerodynamicznych, co przy istnieniu rozległych obszarów silnych wznoszeń falowych może postawić załogę w nader kłopotliwej i niebezpiecznej sytuacji. Płaska biegunowa prędkości nowoczesnych szybowców — skądinąd niezbędna dla zapewnienia dużej penetracji szczególnie koniecznej w warunkach lotów falowych, przy wiatrach o prędkości przekraczającej nieraz 200, nawet 300 km/h — uniemożliwia szybkie zejście z wysokości, gdyż dostateczną prędkość opadania szybowca uzyskałoby się dopiero przy prędkości lotu znacznie przekraczającej wartość dopuszczalną.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że w miarę wzrostu wysokości rzeczywista prędkość lotu rośnie w porównaniu ze wskazaniami prędkościomierza, który na każdej wysokości wskazuje prędkość taką, jaką dla danego kąta natarcia wskazywałby przy ziemi; przykładowo można podać, że na wysokości około 12 000 m rzeczywista prędkość lotu jest dwukrotnie większa niż przyrządowa.

Teoretycznie zaś rozważano możliwości wykorzystania szybowców na znacznie większych wysokościach, gdzie ujawniłyby się problemy dotychczas w szybownictwie nie spotykane. Czy np. przeciętny szybownik oblatujący swoje prędkościowe trójkąty na wysokości rzadko przewyższającej 2000—3000 m zawraca sobie głowę liczbą Macha? Oczywiśnie nie! A na wysokości 21,5 km przy prędkości przyrządowej zaledwie 164 km/h będzie **M = 0,65**, zatem do bariery dźwięku, wraz z jej wszystkimi niespodziankami i komplikacjami, wcale nie tak daleko.

Trzecią grupę zagadnień wiążących się z lotami wysokościowymi na fali stanowi silna turbulencja, występująca w strefie rotorowej i w pobliżu tropopauzy. W lotach wykonywanych z Bishop stwierdzano niejednokrotnie na holu przyspieszenia od +6 do —3 g. Zanotowano nawet przypadek rozsypania się w powietrzu szybowca (posiadającego współczynnik obciążenia niszczącego 10 g), który wszedł w chmurę rotorową z prędkością zaledwie 120 km/h. Jak się ocenia, występujące wówczas podmuchy sięgały prędkości 50 m/sek, (powodując nagłe przyrosty prędkości lotu do blisko 300 km/h), przy czym wartość składowej pionowej podmuchów była tego samego rzędu. Silne podmuchy pionowe wywołują często dynamiczne przeciągnięcie szybowca przy prędkości lotu 150 i więcej km/h i przeciążeniach przekraczających 5 g.

Powyższe uwagi ilustrują całą złożoność problemów jakie stoją przed konstruktorami szybowca przeznaczonego do badań atmosfery w lotach wysokościowych. Konieczność równoległego zadośćuczynienia różnym, w znacznym stopniu wykluczającym się wymaganiom, występuje tu szczególnie jaskrawo, gdyż obok bardzo dużej wytrzymałości konieczne jest zapewnienie wysokich osiągów. Szybowce stratosferyczne winny m. in. umożliwiać wykonywanie lotów w strefie jetstreamu, którego średnia prędkość w rejonie Bishop przy silnych warunkach falowych wynosi około 50 m/sek na wysokości około 11 km. Na jeszcze większych wysokościach prędkość prądu co prawda maleje, ale zmniejsza się także prędkość ruchów pionowych, zatem ważniejsza od dużej penetracji staje się tam jak najmniejsza prędkość opadania szybowca.

Mimo tylu trudności nadzieje wiązane z wykorzystaniem szybowców do badań naukowych doprowadziły do opracowania szeregu projektów szybowców stratosferycznych, przy pomocy których spodziewano się posunąć naprzód wiedzę o atmosferze i zjawiskach falowych. Poniżej opisane zostaną krótko trzy projekty, które — choć istnieją od przeszło 10 lat — nie zostały jednak dotychczas zrealizowane.

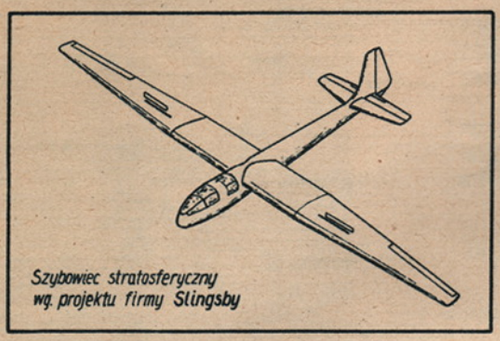
SZYBOWIEC STRATOSFERYCZNY SCSA

Projekt ten został opracowany przez Southern California Soaring Association (SCSA) w połączeniu z Uniwersytetem Kalifornijskim, przy pomocy zainteresowanych cywilnych i wojskowych instytucji naukowych. Zaprojektowano dwa bardzo zbliżone do siebie szybowce, o podobnej konstrukcji, różniące się jedynie wielkością; większa rozpiętość drugiej wersji daje mniejszą prędkość opadania własnego, co ma istotne znaczenie przy próbach osiągania bardzo dużych wysokości. Załączony rysunek przedstawia mniejszą wersję szybowca.

Kabina ciśnieniowa szybowca SCSA.

Kabina. Mieści dwie osoby (pilot oraz obserwator-naukowiec) w układzie tandem. Kabina — hermetyczna — stanowi samodzielną jednostkę, która w przypadku awarii może być odłączona od pozostałej części kadłuba, poczem opada na spadochronie ustateczniającym, co umożliwia załodze bezpieczne jej opuszczenie na mniejszej wysokości. Odciążona przez to kabina opada na ziemię ze stosunkowo niewielką prędkością, dzięki czemu istnieją szanse uratowania cennego wyposażenia. Kabina ma konstrukcję całkowicie metalową. Oszklenie z plexiglasu nieprzepuszczającego promieniowania utlrafioletowego. Utrzymanie odpowiedniego ciśnienia oraz zawartości tlenu wewnętrz kabiny uzyskuje się przez czerpanie tlenu zmagazynowanego w butlach w stanie ciekłym lub gazowym.

Czas lotu zależy m. in. od szczelności kabiny i ilości tlenu, jaką można zabrać. Jeżeli chodzi o szczelność, jedynymi otworami w ciśnieniowych ścianach kabiny są włazy dla załogi, uszczelnione przewodem gumowym (między włazem a jego obramowaniem), pompowane do odpowiedniego ciśnienia. Wszystkie napędy wychodzące z kabiny przekazują dalej ruch obrotowo, co zapewnia duży stopień szczelności. Jak wynika z obliczeń, wstępne napełnienie kabiny (objętość 3,18 m sześc.) tlenem i zabranie w butlach 7,77 m sześc. tlenu pozwala na wykonywanie lotów trwających co najmniej 8 godzin na wysokości rzędu 18 km. Na wysokości 20 km zawartość tlenu w powietrzu wewnątrz kabiny



Szybowiec stratosferyczny wg. projektu firmy Slingsby

ma wynosić 75 proc., co stwarza warunki oddychania jak na wysokości 3 km.

Wytrzymałość kabiny obliczona jest na różnicę ciśnienia zewnętrznego i wewnętrznego wynoszącą 310 mmHg (obciążenie niszczące). Normalna różnica ciśnień wynosi 155 mmHg, co oznacza, że na wysokości 20 000 m ciśnienie w kabinie będzie odpowiadało wysokości 10 000 m. Zawartość dwutlenku węgla w powietrzu w kabinie ma wynosić poniżej 2 proc., dzięki pochłanianiu tego gazu przez umieszczony odpowiednio w kabinie NaOH (tworzy się przy tym $NaCo_3$). Uwolniona przy tej reakcji para wodna, a także wilgoć pochodząca z oddychania, pochłaniana będzie przez żel krzemionkowy, a częściowo także przez dopływający suchy tlen.

Na wypadek uszkodzenia kabiny, awarii instalacji tlenowej lub konieczności szybkiego zejścia na bezpieczną wysokość, przewidziane są dla załogi ubiory kompensacyjne z oddzielnym niezależnym zasilaniem w tlen.

Inne szczegóły konstrukcyjne. Linki napędów są skompensowane na zmiany długości spowodowane różnicami temperatur. Układ podwozia, z parą bliźniaczych kół głównych umieszczoną za środkiem ciężkości oraz ze sterowanym kołem przednim, zapewnia zwrotność i sterowność na ziemi nawet przy silnym wietrze bocznym i ułatwia start i dobieg. Podwozie chowane jest i wypuszczane elektrycznie. Wraz z kołami głównymi wysuwa się małe kółko ogonowe.

Profil skrzydła: 63₃—618, przy czym grubość profilu maleje w zewnętrznych partiach skrzydeł do 12%. Napęd lotek poprowadzono w pobliżu górnej i dolnej powierzchni skrzydła, przez co udało się uzyskać interesujący efekt, mianowicie przy uginaniu się skrzydła do góry następuje zgodne wychylenie się obu lotek również ku górze i odwrotnie, przez co następuje złagodzenie wpływu podmuchów. Dzięki temu współczynnik obciążenia udało się podnieść o 20% (współczynnik obciążenia niszczącego wynosi: normalnie +10 i —7,0 zaś z uwzględnieniem poprawki na złagodzony wpływ podmuchów +12 i —8,4 g).

BREGUET S10

W odróżnieniu od pozostałych projektów jest to szybowiec jednomiejscowy. Pilot znajduje się w pozycji leżącej.

Kadłub. Przekrój poprzeczny kołowy, o średnicy 1,1 m. Kadłub składa się z trzech łączonych ze sobą części: kabiny ciśnieniowej, części środkowej, do której montowane są skrzydła i podwozie oraz części ogonowej z usterzeniem i kółkiem ogonowym.

Ciśnieniową kabinę tworzą: część przednia z osłoną z plexiglasu, korpus w postaci cylindra ze sklejki, część tylna metalowa oraz kołyska (łoże), na której spoczywa pilot. Połączenia wszystkich części uszczelnione są pompowanymi przewodami. Korpus izolowany jest cieplnie watą szklaną.

Odpowiednie ciśnienie powietrza utrzymywane jest w kabinie przy pomocy sprężarki. Ze sprężarki powietrze przechodzi przez pochłaniacze CO_2 i pary wodnej, poczem zostaje podgrzane w elektrycznym urządzeniu opornikowym. Świeżego tlenu dostarczają 2 butle o pojemności 6,6 l, umieszczone pod miejscem pilota. Specjalny zawór automatyczny, nastawiony na ciśnienie 0,26 kG/cm², umożliwia podczas wznoszenia wypływ powietrza z kabiny, natomiast podczas zniżania dwa inne zawory wpuszczają powietrze do wnętrza kabiny. W razie nagłej potrzeby sprężonym powietrzem z butli można uzupełnić straty. W razie wypadku i konieczności opuszczenia szybowca pilot może uruchomić urządzenie wyrzucające go z kabiny razem z kołyską, która wyposażona jest w spadochron ustateczniający. Na mniejszej wysokości otwierając swój spadochron pilot oddziela się od kołyski.

Środkowa część kadłuba wykonana jest ze spawanych rur o dużej średnicy, zaś część ogonowa ma konstrukcję drewnianą.

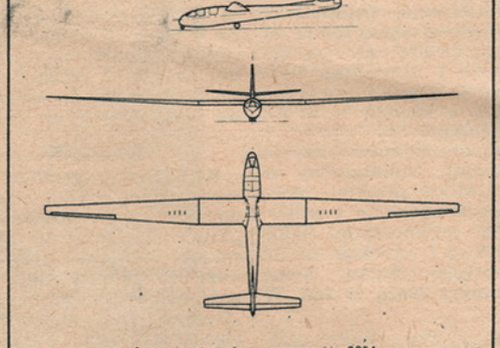
Płat trójdzielny: część centralna łączona z kadłubem w czterech punktach, części zewnętrzne łączone są ze środkową przy pomocy czterech śrub. Konstrukcja dwudźwigarowa (dźwigar główny skrzynkowy). Pokrycie sklejkowe aż do tylnego dźwigara. Klapy i lotki szczelinowe. Hamulce aerodynamiczne wysuwają się z dolnej i górnej powierzchni skrzydeł.

Usterzenie: statecznik poziomy niedzielony.

Podwozie: koło chowane, z amortyzacją i hamulcem hydraulicznym. Na końcach centropłata chowane podpórki do utrzymywania szybowca w równowadze. Kółko ogonowe.

PROJEKT SLINGSBY

Wytwórnia Slingsby (Anglia) opracowała poniższy projekt na zamówienie wojskowych władz amerykańskich; podobnie jak w przypadku szybowca SCSA chodziło o konstrukcję przystosowaną do badań Sierra Wave (Bishop Wave).



Szybowiec stratosferyczny wg projektu SCSA

Kabina ciśnieniowa stanowi, jak i w poprzednich szybowcach, osobną część. Konstrukcja stalowa, spawana z rur i pokryta z zewnątrz warstwą włókna szklanego dla zapewnienia szczelności. Otwory wejściowe (odchylana część limuzyny z lewej strony) uszczelnione pneumatycznie. Uzupełnianie ubytków powietrza odbywa się z butli sprężonego powietrza. Gdy ciśnienie na zewnątrz szybowca jest większe niż w kabinie, powietrze dostaje się przez specjalny zawór do kabiny. Jeżeli ciśnienie w kabinie jest większe, a różnica ciśnień w stosunku do otoczenia przekracza 155 mmHg, inny nastawiony na to ciśnienie zawór wypuszcza nadmiar powietrza z kabiny. Do kontroli działania układu ciśnieniowego służą cztery wskaźniki: zawartości butli, przepływu, różnicy ciśnienia (kabina — otoczenie) oraz wskaźnik wysokości (pozornej) w kabinie.

Dla utrzymania zawartości pary wodnej w powietrzu w kabinie w dopuszczalnych granicach stosowany będzie żel krzemionkowy, umieszczony w miejscach o największej wilgotności lub też w pobliżu małego wentylatorka wprawiającego powietrze w kabinie w ruch. W pobliżu miejsc szczególnie wrażliwych na wilgoć zawieszone będą wskaźniki nadmiernej wilgotności w postaci pasków papieru impregnowanego chlorkiem kobaltu. Dla lokalnego odmrażania okienek lub usuwania z nich zapocenia w celu zapewnienia potrzebnej widoczności z kabiny będą stosowane grzejniki elektryczne. Regulacja temperatury w kabinie będzie możliwa dzięki użyciu ruchomych zasłonek i odpowiednich filtrów oraz reflektorów sterujących dopływem promieniowania i kierujących je w odpowiednie miejsca w kabinie.

Tylna część kadłuba ma konstrukcję drewnianą, półskorupową. Połączenie części ciśnieniowej z tylną zapewnią specjalne zaczepy do awaryjnego odłączania kabiny, z podwójnym zabezpieczeniem przed przypadkowym rozłączeniem. Sygnał dźwiękowy oraz lampka kontrolna mają informować pilota o ewentualnym niedokładnym zablokowaniu któregoś z zaczepów.

Spadochron ustateczniający, stanowiący całość z kabiną ciśnieniową i przytwierdzony drugim końcem do ścianki tylnej części kadłuba otwiera się automatycznie w razie awaryjnego odłączenia kabiny.

Płat nośny trójdzielny, dwudźwigarowy. Pokrycie sklejkowe (keson aż do tylnego dźwigara), krawędź natarcia uformowana ewentualnie z włókna szklanego.

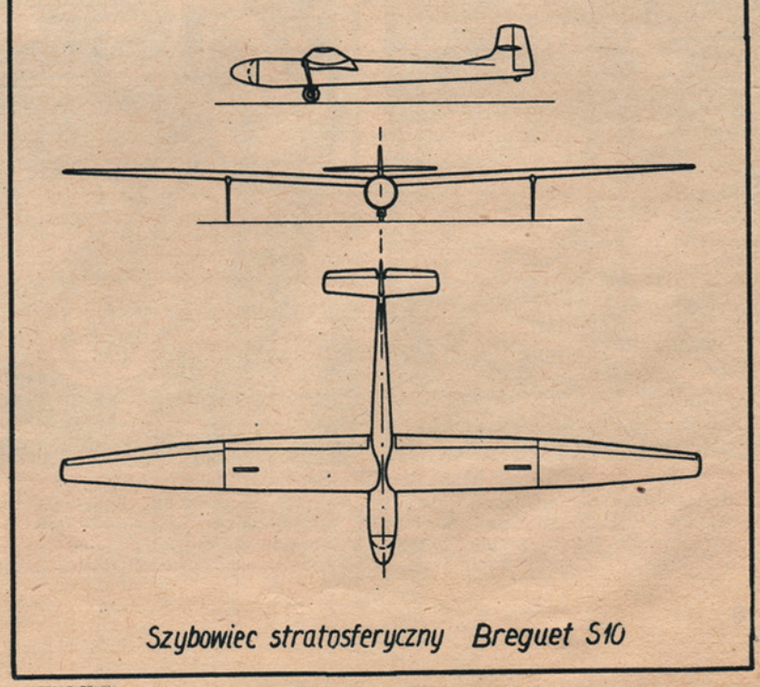
Układ sterowania: albo z urządzeniem kompensującym wpływ temperatury, albo otwarty układ cięgieł i popychaczy.

Podwozie: para kół głównych z amortyzacją w postaci ściskanej gumy; koło przednie sterowane, połączone z napędem steru kierunkowego. Spodnia część kadłuba ma być wzmocniona i chroniona specjalną płytą ze stopu lekkiego na podkładkach gumowych na wypadek przymusowego lądowania na brzuchu.

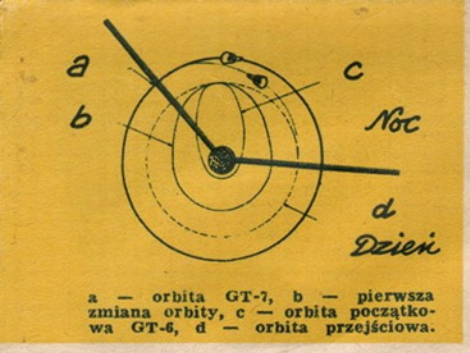
Z powyższego przeglądu widać, że w ogólnych zarysach konstrukcje różnych szybowców stratosferycznych (a przynajmniej ich projekty) mają wiele cech wspólnych. W porównaniu z mniej wyspecjalizowanymi szybowcami sportowymi, które jednak w przeszłości były z powodzeniem używane do celów naukowych, konstruowane specjalnie szybowce stratosferyczne — w większym stopniu gwarantujące załodze wygodę i bezpieczeństwo — niewątpliwie odegrają jeszcze poważną rolę w badaniach zjawisk falowych i jet-streamu.

Dane techniczne szybowców stratosferycznych

		Projekt SCSA		Breguet S 10	Projekt Slingsby
		mniejszy	większy		
Załoga: osób		2	2	1	2
Rozpiętość	m	30,5	36,6	24,2	24,4
Długość	m	11,9		11,5	11,8
Powierzchnia nośna	m²	42,0	55,8	41,7	35,0
Wydłużenie skrzydła		22,1	24	14	17
Ciężar własny	kG	1087	1292	604	860
Ciężar użyteczny	kG	383	383	181	360
Ciężar całkowity	kG	1470	1675	785	1220
Obciążenie powierzchni nośnej	kG/m²	35,0	30,0	18,8	35,0
Min. prędkość opadania	m/sek	0,7	0,61	0,56	0,7
przy prędkości	km/h	78	74	70	89
Maksymalna doskonałość		34	36		33÷35
przy prędkości	km/h	91	85		100
Prędkość holowania	km/h			200	225
Prędkość dopuszczalna maks.	km/h			350	320
Współczynnik obciążenia niszczącego		+10 (12) —7 (8,4)			+ 11
Objętość kabiny ciśnieniowej	m³	3,18			3,4
Nadciśnienie w kabinie	mmHg	155			155



Szybowiec stratosferyczny Breguet S10



a — orbita GT-7, b — pierwsza zmiana orbity, c — orbita początkowa GT-6, d — orbita przejściowa.

UDANE SPOTKANIE W KOSMOSIE

AMERYKAŃSKICH ASTRONAUTÓW

LOT dwóch statków kosmicznych GT-6 i GT-7 relacjonowany był dość dokładnie przez dzienniki. Niżej podajemy uzupełniające dane dotyczące dwutygodniowego lotu załogi „Gemini-7" i pomyślnego manewru zbliżeniowego dokonanego przez załogę GT-6.

★

ZESPÓŁ 19. Na przylądku im. Kennedy'ego na Florydzie w odległości około 100 metrów od wybrzeża rozlokowany jest zespół startowy oznaczony numerem 19. Zespół ten składa się z wyrzutni i urządzeń pomocniczych umożliwiających start rakiecie nośnej. W centrum zespołu umieszczona jest wieża startowa wraz z dźwigiem służącym do pionowego ustawienia rakiety. Współrzędne tak zwanego punktu zerowego, to jest miejsca zajmowanego przez rakietę, wynoszą 28° 30'24" szerokości północnej i 80° 31'16" długości zachodniej. Z tego właśnie punktu geograficznego wystartowała w dniu 4 grudnia 1965 roku rakieta nośna „Titan-2", dźwigając statek kosmiczny „Gemini-7" z dwuosobową załogą Borman — Lovell na pokładzie.

Pod wyrzutnią znajduje się potężna betonowa płyta fundamentowa o długości 137 m, szerokości 20 m i grubości 8,50 m. Płyta usytuowana jest w kierunku południe — północ. W odległości około 135 m od wyrzutni rozlokowane są osobno zbiorniki paliwa i utleniacza. Stopień I „Titana-2" konsumuje w locie 110 750 kG, a stopień II 24 500 kG paliwa ciekłego.

W skład zespołu wchodzi jeszcze bunkier kontrolny umieszczony w odległości 200 m od punktu zerowego. Bunkier zbudowany z żelbetu w kształcie eskimoskiego igloo ma średnicę 47 m i wysokość 15 m. Chroni on obsługę startu. Same drzwi tego bunkra ważą 20 ton. W przypadku awarii przewidziano tunelowe wyjście zapasowe. Wnętrze bunkra podzielone jest na dwa piętra. Mieszczą się tutaj m. in. elektronowe maszyny liczące, instalacje telewizyjne i zespoły energetyczne (350 kW) oraz peryskopy do bezpośredniej obserwacji przebiegu startu. Stąd kontrolowane są przygotowania startowe i sam start. Natomiast kierownictwo całego „programu Gemini" znajduje się znacznie dalej, w Clear Lake koło Houston (Teksas).

Rakieta nośna częściowo przygotowywana jest do startu w położeniu poziomym, a następnie za pomocą dźwigu unoszona do położenia pionowego. Wysokość dźwigu wynosi 42 m. Wewnątrz podnośnika znajduje się pomieszczenie zwane w gwarze astronautów „białym pokojem". Chodzi tu o wielki klimatyzowany zbiornik o wysokości 15 m, w którym do chwili startu przebywa statek „Gemini", ostatecznie sprawdzany przez ekipę techników. Obok podnośnika stoi tak zwana wieża przewodowa. Dźwiga ona wszystkie przewody podłączone do rakiety i odcina je w chwili startu. Wysokość wieży 31 m. Ma ona siedem wysięgników o długości 6—7 m.

Na przedłużeniu płyty betonowej znajduje się kanał wodny i zbiornik zawierający 4 500 Ton wody. Gorące gazy ulatujące z dysz silnika rakietowego „chłodzone" są wodą. Silniki „Titana-2" wytwarzają przy starcie 1 miliard kalorii na sekundę i stąd (podobnie jak i przy startach innych rakiet) niezbędne jest zastosowanie wody, m. in. celem ochrony płyty startowej.

★

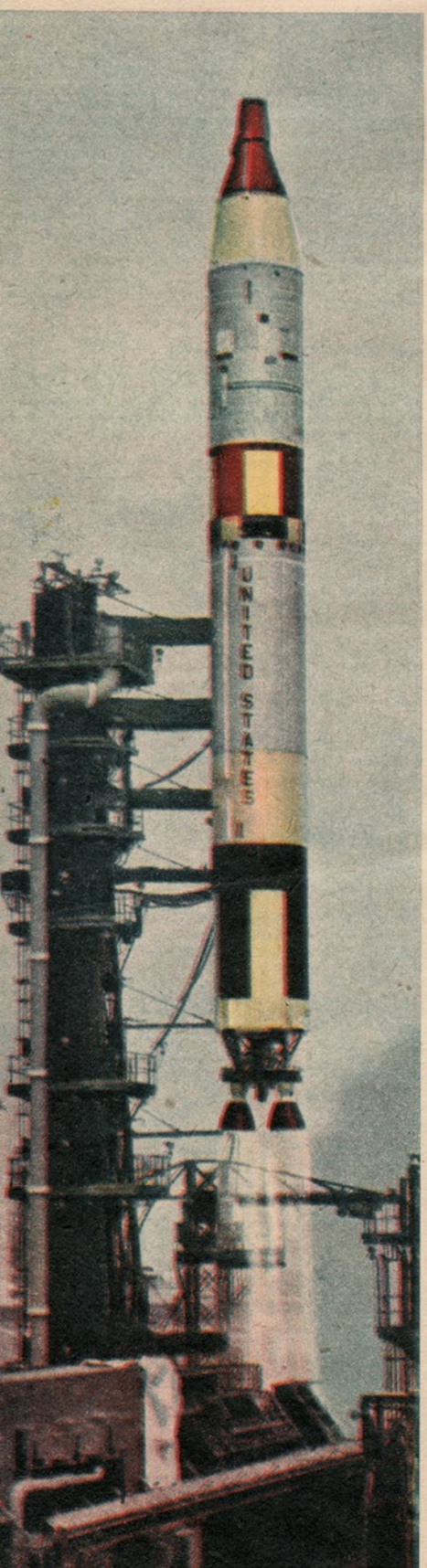
RAKIETA NOŚNA. Bliźniacze statki GT-6 i GT-7 startowały przy pomocy rakiet nośnych typu LV-4 „Titan-2". Jest to dwustopniowa rakieta wojskowa przystosowana do udźwigu satelity załogowego. Długość całkowita wraz ze statkiem „Gemini" 33,22 m, średnica 3,05 m, ciężar startowy 150 350 kG, czas pracy silnika I stopnia 90 sek, a II stopnia 180 sek. Po 6 minutach lotu na wysokości około 145 km, w odległości około 720 km od miejsca startu następuje odłączenie statku „Gemini". Maksymalny ciąg dwóch silników stopnia I wynosi 195 Ton. a stopnia II 45,3 Tony.

★

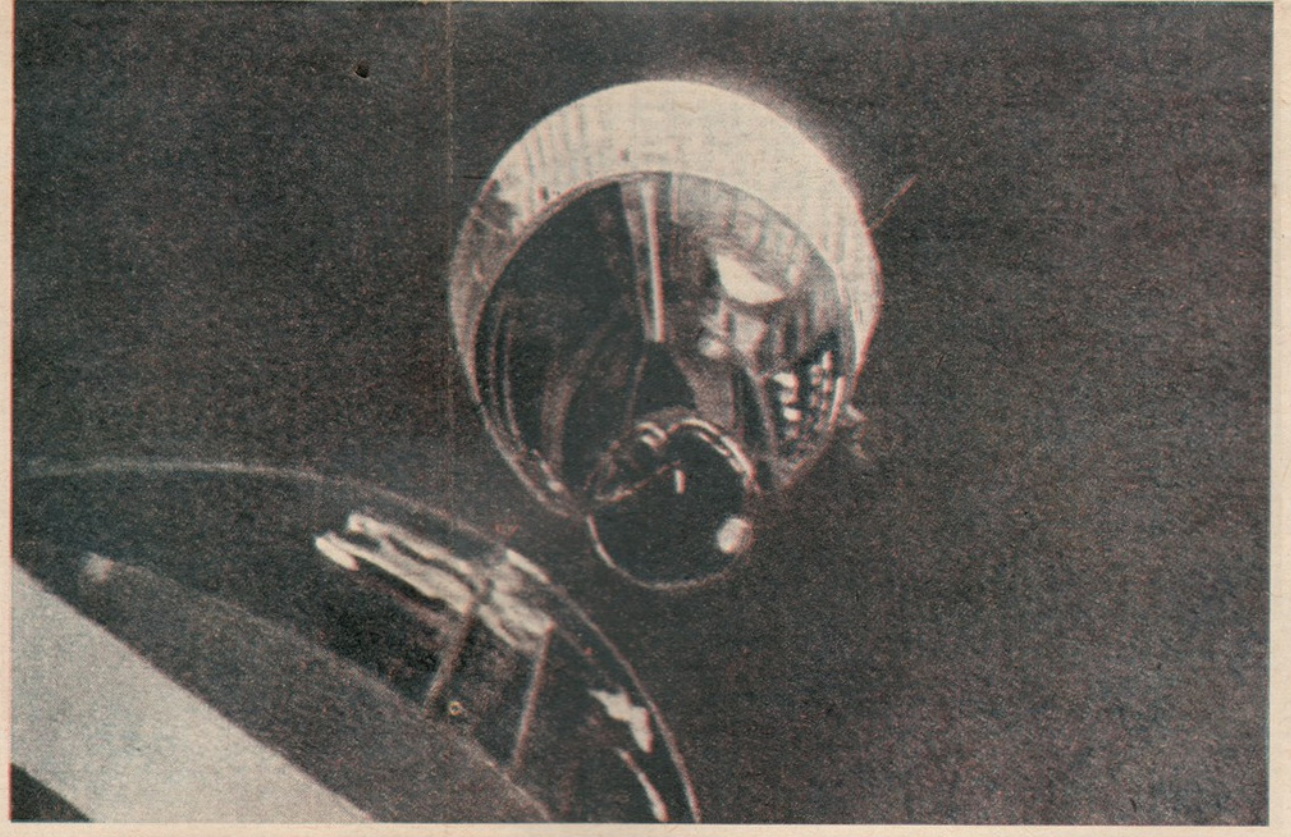
STATEK KOSMICZNY. GT-6 i GT-7 były standardowymi statkami programu „Gemini" (które już opisywaliśmy w roku ubiegłym), różniąc się wyposażeniem, szczególnie jeśli chodzi o ulepszone baterie paliwowe i radiolokator zbliżeniowy. Ciężar całkowity statku „Gemini" (w zależności od wyposażenia) wynosi około 3 Tony. Na marginesie warto podać, że końcowy montaż statków „Gemini" odbywa się w pomieszczeniu, w którym specjalne filtry oczyszczają powietrze w 99,9 proc. z ciał stałych o wielkości ponad 1/1000 mm i w 90 proc. z ciał o wielkości od 3/10 000 do 1/1000 mm.

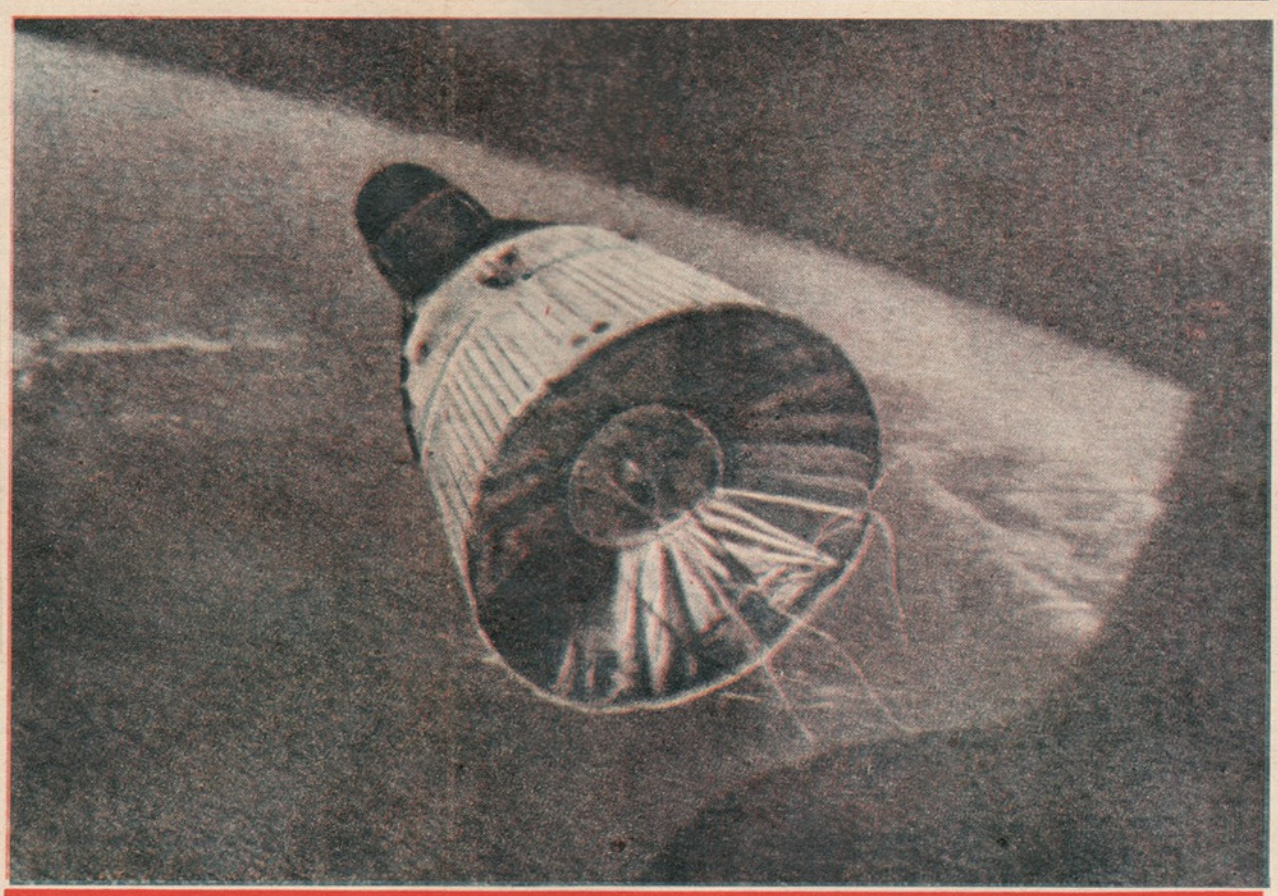
★

PRZEBIEG LOTU. Termin startu „Gemini-7" początkowo naznaczony był na 25 listopada 1965 r., później



Start rakiety nośnej typu „Titan-2" z wyrzutni umieszczonej w zespole startowym nr 19 na Cape Kennedy. Z prawej załoga „Gemini-7" (na pierwszym planie Borman) w nowych skafandrach.



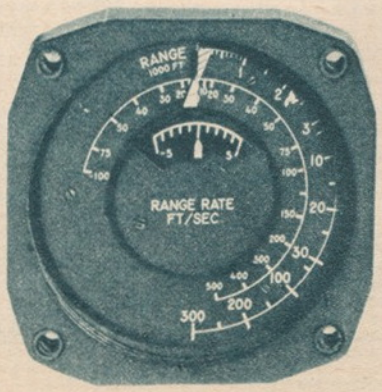


Pierwsze zdjęcia statku kosmicznego GT-7, dokonane podczas manewru zbliżeniowego przez załogę „Gemini-6". Widoczne są szczegóły ukształtowania tylnej części statku z końcówkami przewodów.

zamierzano przełożyć cały eksperyment na styczeń 1966, następnie ustalono daty 2 i 8 grudnia, wreszcie — start odbył się 4 grudnia. W dniu tym o godzinie 18.45 załoga Borman — Lovell zajęła miejsca w kabinie, a o godzinie 20.30 i 05 sek czasu miejscowego, nastąpił start.

W sześć minut po starcie statek kosmiczny wszedł na orbitę ziemską 160/322 km (liczba pierwsza oznacza perigeum, a druga apogeum). Zgodnie z programem lotu astronauci zmieniali orbity uzyskując 198/322 km i 221/322 oraz zachowując orbitę kołową na wysokości 297 km. Obaj astronauci w locie tym mieli nowe, lekkie skafandry. Parokrotnie w czasie 14-dniowego lotu zdejmowali je na zmianę.

Po raz pierwszy w tym locie zezwolono obu pilotom na jednoczesny odpoczynek. W ten sposób nie przeszkadzali sobie wzajemnie (szczególnie przy manewrowaniu silnikami i obsłudze aparatury radiowej). Dla ustalenia m. in. czasu przeznaczonego na odpoczynek, do głowy Bormana przytwierdzone były cztery elektrody encefalografu rejestrującego przebieg prądów mózgowych. Pomiary te wchodziły do serii dwudziestu innych doświadczeń przewidzianych w programie lotu GT-7, takich, jak sprawdzenie ubytku wapnia w organizmie pilotów i próby z bezpośrednią komunikacją optyczną przy pomocy lasera (wzmacniacza światła). Nadajnik laserowy o ciężarze amatorskiego aparatu filmowego zasilany był 10-voltowym akumulatorem niklowo-kadmowym złożonym z 8 ogniw. Moc lasera wynosiła 16 Watów. Odbiorniki sygnałów znajdowały się w trzech ośrodkach naziemnych (White Sands, na Wyspach Wniebowstąpienia i Kauai na Hawajach). Promień laserowy widoczny jest gołym okiem.



Dzięki laserowi nawiązana została łączność głosowa między statkiem kosmicznym i Ziemią (nadano cyfry — liczone od 1 do 5 i z powrotem). Podczas nadawania astronauci zakładali ciemne okulary ochronne.

Astronauci w ciągu 14-dniowej podróży odżywiali się zgodnie ze specjalnie opracowanym menu, w skład którego wchodziły urozmaicone „prefabrykowane" potrawy i napoje zawierające w dawce dziennej średnio 800 kalorii. Dla przykładu można podać, że na trzy dni (5, 9 i 13) trwania lotu ciężar żywności przy 2 429 kaloriach wynosił 521,12 G. Astronauci nie mieli zatem okazji do przejedzenia się. Jedli 3 razy dziennie. Do osobistego wyposażenia każdego astronauty na pokładzie GT-7 i GT-6 należało: 1,6 litra wody, nóż, łódka nadmuchiwana z butlą CO_2 i dryfkotwa, lampa elektryczna, lustro sygnalne, kompas, 5 m liny nylonowej, medykamenty, radio i okulary przeciwsłoneczne.

Załoga GT-6 nosiła skafandry dotąd używane i złożone z 5 warstw, natomiast załoga GT-7 miała nowe skafandry dwuwarstwowe o ciężarze 7,2 kG, wliczając tutaj również ciężar normalnych hełmów lotniczych. Nowy skafander umożliwia astronaucie awaryjne rozebranie się w ciągu 35 sekund. Założenie natomiast wymaga 5—10 minut czasu.

Urządzenie sanitarne dla ekskrementów tworzył worek z tworzywa sztucznego, w którym umieszczono chemikalia bakteriobójcze i usuwające gazy. Obrzeże worka wykonano z tworzywa podobnego w strukturze swej do przylepca, zapewniającego szczelne przyleganie do ciała i jednocześnie hermetyczne zamknięcie. Kał natomiast osobnym systemem rurowym przedostawał się ze skafandra do parownicy, skąd ulatywał na zewnątrz statku.

Jednym z ważniejszych celów lotu było dokonanie manewru zbliżeniowego.

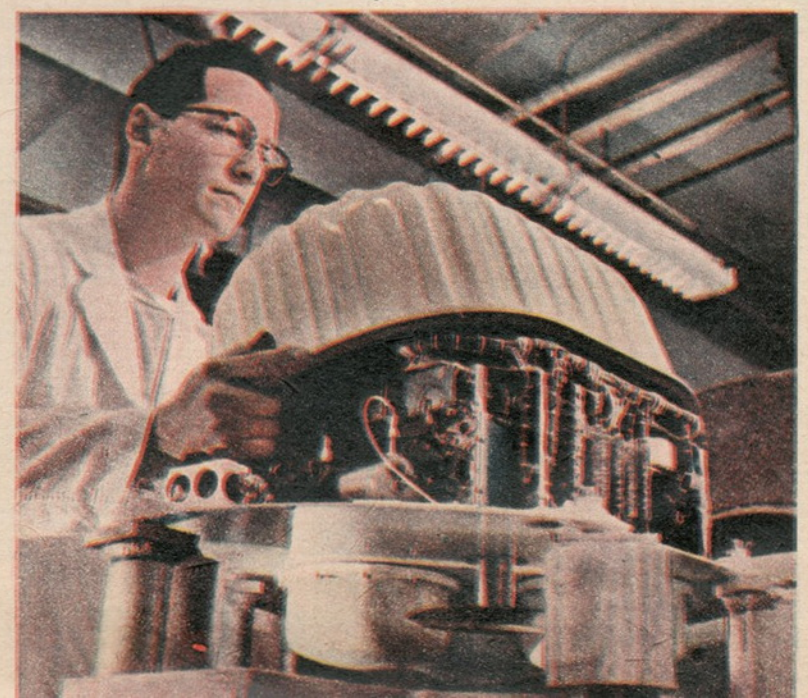
James Lovell podczas prób z pokładowym laserem telekomunikacyjnym.

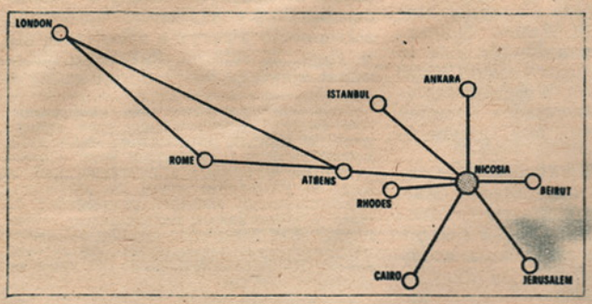
Schemat przeprowadzonej operacji podano na osobnym rysunku. Pierwszy start GT-6 w dniu 12 grudnia nie powiódł się i załoga Schirra — Stafford wystartowała dopiero 15 grudnia. Wykonując szereg manewrów statek „Gemini-6" zbliżył się na odległość paru metrów do GT-7, nawiązując łączność wizualną. Spotkanie w kosmosie nastąpiło w chwili, gdy GT-7 rozpoczynał 162 okrążenie Ziemi na wysokości około 300 km. Precyzja i powodzenie manewru zbliżeniowego zależały w dużej mierze od sprawności dowódcy GT-6 oraz nowego radiolokatora wypróbowanego (bez powodzenia) w poprzednim locie GT-5.

Oba statki przez około 6 godzin przebywały na wspólnej orbicie. W dniu 16 grudnia GT-6 wodował na Atlantyku po 25 godzinnym locie, a GT-7 w dniu 18 grudnia po przeszło 330 godzinach spędzonych w kosmosie.

(PE)

Tak wygląda radiolokator zbliżeniowy „Gemini". Po uszczelnieniu pokrywy widocznej na zdjęciu, zasobnik wypełniony zostaje gazem szlachetnym. U dołu z prawej widoczna jest antena nadawcza, a obok trzy anteny odbiorcze umieszczone w osłonach cylindrycznych. Z lewej wskaźnik pokładowy umożliwiający kontrolę albo wykonanie ręcznego manewru zbliżeniowego. Dwie skale zewnętrzne służą do odczytu odległości i prędkości względnej. Każdej odległości odpowiadają właściwe maksymalne prędkości zbliżenia. W środku podziałka precyzyjna prędkości względnej, z której astronauta korzysta w ostatniej fazie spotkania.





CYPRYJSKIE LINIE LOTNICZE

JEDNYM z pierwszych towarzystw komunikacji lotniczej w obszarze Bliskiego Wschodu, jakie uruchomiły regularne loty po zakończeniu II wojny światowej, były linie „Cyprus Airways". Przy pomocy brytyjskich linii BEA oddano najpierw do użytku port pasażerski w głównym mieście Cypru — Nikozji, a następnie zaczęto stopniową ekspansję na terenie bliskowschodnim i później na szlaki europejskie.

Od roku 1959 głównym akcjonariuszem linii „Cyprus Airways" stał się rząd republiki cypryjskiej, po przejęciu pozycji angielskich w towarzystwie. Stanowisko dyrektora linii objął George Eliades, jeden z dyrektorów w Ministerstwie Handlu i Przemysłu. Pierwszym posunięciem nowej dyrekcji stało się przejęcie w ręce Cypryjczyków eksploatacji linii Nikozja — Londyn, przez Ateny i Rzym. Linia ta, o wielkim dla Cypru znaczeniu, obsługiwana była przez Anglików (BEA). Uchwycono również w swoje ręce komunikację z Nikozji do: Stambułu, Ankary, Bejrutu, Jerozolimy, Kairu i na wyspę Rodos. Na liniach tych użyto własnych samolotów „Viscount-806". Przy obsługiwaniu trasy Nikozja — Ateny porozumiano się dodatkowo z Anglikami, którzy na zlecenie cypryjskie pomagają w komunikacji przy użyciu odrzutowców „Comet". Mając na względzie lepszą obsługę ożywionego ruchu turystycznego, dyrekcja „Cyprus Ai ways" wynajęła od linii BEA dodatkowo dwa „Viscounty-806".

W maju br. na terenie portu w Nikozji oddane zostaną do użytku nowoczesne zabudowania dworcowe. Obecnie na lotnisku Nikozji lądują samoloty towarzystw: BEA, „Aerofłot", „El-Al", „Olympic", „Misrair", TAROM i MALEV (regularne loty rozkładowe za granicę) oraz SAS, „Interflug", JAT i „Adria" (loty charterowe).

W roku 1964 „Cyprus Airways" przewiozły 45 tysięcy pasażerów, w roku 1965 — 60 tysięcy, zaś w roku 1966 planują przewieźć 65 tysięcy. (z)

Na rysunku: Schemat połączeń zagranicznych „Cyprus Airways"

SZEŚĆ RADZIECKICH REKORDÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Szereg rekordów międzynarodowych ustanowili spadochroniarze radzieccy w Ferganie, przygotowując się do najbliższych mistrzostw świata jakie odbędą się latem br. w Lipsku (NRD).

Dziewięcioosobowa grupa skoczków z P. Ostrowskim na czele wykonała kombinowany skok z wysokości 1 000 m, osiągając średnią odległość od środka koła 91 cm. Poprzedni rekord międzynarodowy, wynoszący 2 m 06 cm, należał do skoczków amerykańskich.

Inna dziewięcioosobowa grupa, z J. Bielenką na czele, wykonała skok kombinowany z wysokości 600 m. Srednia odległość lądowania od środka koła wynosiła 2 m, a tym samym pobity został dotychczasowy rekord amerykański z marca ub. r, wynoszący 3 m 56 cm.

Ośmioosobowa grupa żeńska z S. Daniłową na czele wykonała skok kombinowany z wysokości 1 000 m. Wynik — 2 m 76 cm. Jest to wynik lepszy od dotychczasowego rekordu spadochroniarek NRD, wynoszącego 4 m 48 cm.

Dziewięciu skoczków pod wodzą A. Pachomowa opuściło pokład samolotu An-2 na wysokości 1 000 m, skacząc na celność lądowania. Osiągnęli oni wynik 1 m 33 cm, wymazując z tabeli rekord spadochroniarzy USA.

Osiem spadochroniarek pod wodzą S. Daniłowej wykonało kombinowany skok z wysokości 1 500 m. Średnia odległość lądowania od środka koła wynosiła 3 m 63 cm, co przewyższa dotychczasowy rekord spadochroniarek NRD — 5 m 17 cm.

I wreszcie ostatni rekord międzynarodowy: grupa żeńska wykonała skok kombinowany z wysokości 2 000 m, osiągając wynik 2 m 58 cm. Rekord ten zostanie wpisany do tabeli FAI po raz pierwszy. Jest on zarazem lepszy od dotychczasowego rekordu dla grupy złożonej z sześciu osób (4 m 21 cm), należącego do spadochroniarek NRD. (z)

NOTATKI RAKIETOWE

Rada Ministrów Francji przyznała najwyższe odznaczenie — Legię Honorową — twórcom rakiety „Diamant" i satelity A-1. Krzyże Komandorskie otrzymali: inż. generał Soufflet, dyrektor techniczny i Cristoffini, prezes wytwórni SEREB. Krzyże Oficerskie otrzymały dwie osoby, a tytuły Kawalerów Orderu otrzymało sześciu inżynierów wojskowych z zakładów SEREB.

☆

W grudniu ub. roku przewidziany był start na Księżyc rozpoznawczego statku „Surveyor" (USA). Przełożony został jednak z przyczyn technicznych dopiero na maj roku bieżącego.

☆

Rakietę do celów rozpoznawczych placu boju opracowano w Kanadzie. Chodzi tu o rakietę zdolną do fotografowania określonego terenu i wracającą na miejsce startu. Rakieta nosi oznaczenie CL-89 i wyposażona jest w silnik marszowy turboodrzutowy oraz silnik startowy na paliwo stałe. Długość 3,70 m, ciężar startowy 100 kG. Jak informuje prasa francuska, rakietę CL-89 mają produkować również Niemcy zachodnie w kooperacji kanadyjsko-brytyjskiej.

☆

FR-1, francuski satelita naukowy wyrzucony 6 grudnia z terenu USA przy pomocy rakiety „Scout", osiągnął zamierzoną orbitę, a wyniki działania jego aparatury określone są przez specjalistów jako wielki sukces nauki francuskiej. Również nowe stacje śledzące i telemetryczne — „Diana" i „Iris" w pełni zdały pierwszy egzamin swej użyteczności.

☆

Jakim przeobrażeniom może ulec „Diamant" — zastanawiają się już obecnie inżynierowie francuscy. A oto możliwe w najbliższym czasie usprawnienia tej rakiety: zastąpienie silnika pierwszego stopnia nowym na paliwo stałe o ciężarze 10—12 Ton; zwiększenie średnicy stopnia trzeciego z 650 mm do 800 mm oraz zwiększenie ciągu silnika stopnia pierwszego tak, aby rakieta zdolna była unieść jedną tonę ładunku na niską orbitę.

W SKRÓCIE

● **Znany** francuski miesięcznik lotniczy „Aviasport" (nr 12 z ub. r) zamieścił artykuł na temat międzynarodowych zawodów w akrobacji samolotowej, jakie odbyły się we wrześniu ub. r w Łodzi. Po scharakteryzowaniu przebiegu konkurencji, które oceniono jako bardzo trudne i wyszczególnieniu kwalifikacji zawodników, autor podał szczegółowe wyniki kolejnych konkurencji oraz rezultaty ostateczne.

✶

● **Narodowa** Federacja Lotnicza Francji zgłosiła oficjalnie, do Komisji Szybowcowej FAI w Paryżu, kandydaturę Francji jako organizatora Szybowcowych Mistrzostw Świata w roku 1967. Projekt poparły francuskie władze wojskowe, deklarując pomoc lotnictwa wojskowego w organizacji mistrzostw. Pozytywnie odniosły się do tego również władze lotnictwa cywilnego. Francuzi zdecydowali się na zaproponowanie swego kraju jako organizatora mistrzostw m. in. z tego powodu, ponieważ Polska — mająca pierwszeństwo w organizowaniu mistrzostw ze względu na zwycięstwo Wróblewskiego w klasie otwartej w South Cerney — nie przewiduje jednak u siebie tego typu imprezy przed rokiem 1968.

✶

● **Komisja** Sportowa Narodowej Federacji Spadochronowej Francji dokonała wstępnej selekcji najlepszych spadochroniarzy francuskich, przewidując do ekipy narodowej na rok 1966 następujących skoczków: wśród mężczyzn — J. Rode, B. Bachelier, P. Arrassus, G. Treves, J. Civetta, M. Auvray, G. Willynck, wśród kobiet — N. Bera, B. Marechal, N. Willynck, J. Moinot, J. Blanchard, M. F. Derville.

✶

● **W Szwajcarskich** całorocznych zawodach szybowcowych 1965 zwyciężył Rudolf Seiler (87 236 pkt.), przed Kurtem Baumgartnerem (62 539 pkt.) i Rudolfem Hösli (42 912 pkt.). Najlepsze osiągnięcia zanotowali na swym koncie: A. Sturzenegger — wysokość 6 500 m, K. Baumgartner — przelot otwarty 492 km, R. Seiler — docel 383 km, A. Heimagartner — docel-powrót 365 km i R. Seiler — trójkąt 409 km.

✶

● **W Locarno** (Szwajcaria) odbyły się kantonalne mistrzostwa samolotowe z udziałem 29 zawodników. Program zawodów przewidywał tylko dwie konkurencje: dokładność lądowania bez manewrowania gazem w prostokącie 120x30 m usytuowanym na środku lotniska oraz docelowe zrzuty meldunków. W pierwszej konkurencji zwyciężył Ruggero Bucci, przyziemiając samolot 7,5 m od linii wyznaczającej początek prostokąta, zaś w drugiej — Federico Bazzi, lokując meldunek w odległości 3,37 m od celu.

✶

● **Skandynawskie** linie lotnicze SAS zamówiły w zakładach Douglas (USA) 8 dalekodystansowych samolotów pasażerskich DC-8. Przy użyciu tych samolotów SAS kontynuować będzie loty nad Biegunem Północnym, na trasie Kopenhaga — Los Angeles (bez lądowania).

✶

● **W USA** zarejestrowanych było w dniu 31.XII. 1964 roku 90 935 samolotów cywilnych, w tym: 88 742 — maszyn prywatnych, 2 193 — komunikacyjnych. 51,2% ogólnej liczby samolotów koncentrowało się w 10 stanach. Liczba pilotów cywilnych — 427 991, z czego 107 606 posiadało licencję pilota komunikacyjnego, zaś 174 991 — licencję pilota prywatnego. Na pierwszym miejscu w ogólnej liczbie samolotów znajdowała się Cessna — 28 234 maszyn, na drugim Beech, na trzecim Champion.

TRENER + SPRZĘT + TRENING = WYSOKA FORMA

W szwajcarskiej prasie lotniczej z satysfakcją podkreślany jest ostatnio wielki wzrost formy szwajcarskich skoczków spadochronowych. Podstawą do wyrazów uznania dla spadochroniarzy spod znaku białego krzyża stały się ich wyniki, osiągnięte na międzynarodowych zawodach spadochronowych w Portoroż, w Jugosławii.

Jak wiadomo, na zawodach tych, które rozgrywane są o tzw. Puchar Adriatyku, w roku ubiegłym (lipiec) spotkało się ponad 100 skoczków — mężczyzn i kobiet — z 16 krajów, włącznie z najlepszymi skoczkami przodujących w spadochroniarstwie potęg — ZSRR, CSRS, USA i Francji.

Już pierwsza konkurencja, najtrudniejsza — skok na celność lądowania, z przekazywaniem w czasie spadania paczki — zakończyła się zdecydowanym zwycięstwem drużyny szwajcarskiej (Bergmann, Grätzer, Fischbacker): wylądowali oni w średniej odległości od środka krzyża 12 cm. We wszystkich następnych konkurencjach Szwajcarzy również trzymali się twardo czołówki. Nie zawiodły też zawodniczki szwajcarskie, lokując się każdorazowo na eksponowanych miejscach.

Jakie są przyczyny nagłej zwyżki formy szwajcarskich spadochroniarzy?

Fachowcy stwierdzają, że wśród wielu czynników najważniejsze jest tu odpowiednie przygotowanie reprezentacji na obozie treningowym przez francuskiego trenera Maxa Crosa, uznanego za najlepszego trenera na Zachodzie. Jego zasługą jest, iż Szwajcarzy ogromnie poprawili styl spadania.

Drugi powód — to zaopatrzenie reprezentacji w doskonałe spadochrony USA Para-Commander. Opanowanie techniki skoku z tymi spadochronami nie przyszło Szwajcarom bynajmniej łatwo: jeden skoczek złamał nogę, dwóch innych zwichnęło przy lądowaniu.

Nie bez wpływu był też również wielomiesięczny intensywny trening (od kwietnia do lipca), w czasie którego każdy skoczek wykonał ponad 40 skoków. Władze lotnictwa cywilnego wypożyczyły reprezentacji częściowo bezpłatnie samolot Pilatus „Porter" do wywożenia skoczków. (z)

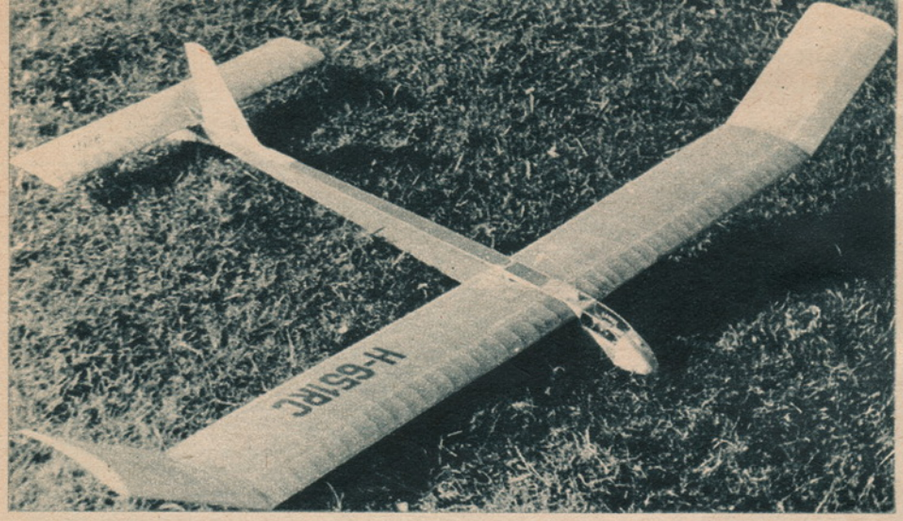
„HELISWISS"

W roku 1955 założone zostało, w wyniku usilnych starań o użycie śmigłowców w służbie szwajcarskiego transportu lotniczego, towarzystwo pod nazwą „Heliswiss", z siedzibą w Bern. Początkowo działalność towarzystwa była bardzo skromna i ograniczała się do wykonywania przy użyciu małych śmigłowców lotów reklamowych, szkolnych i przejażdżkowych. Z biegiem czasu towarzystwo rozrastało się i przekształciło w duże przedsiębiorstwo, którego głównym zadaniem stało się obecnie transportowanie towarów.

Park maszyn przedsiębiorstwa składa się dziś z 10 śmigłowców, o udźwigu od 2000 do 1 000 kG, dysponujących także miejscami pasażerskimi (po 2—9 osób w każdym śmigłowcu). Flota ta wylatała dotychczas ponad 16 000 godzin. Śmigłowce używane są również do wykonywania lotów ratowniczych w Alpach, w gospodarce rolnej, przy budowie linii wysokiego napięcia, w akcji zaopatrywania w żywność schronisk górskich, do zwalczania szkodników roślin itp.

Od roku 1964 „Heliswiss" posiada własną służbę techniczną, warsztaty naprawcze i służbę operacyjną. (z)

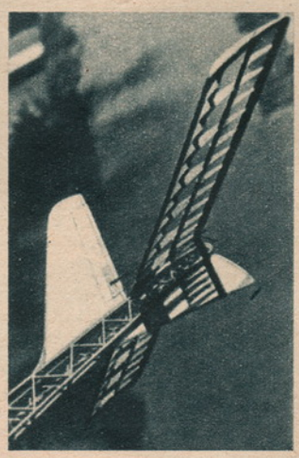
Wyładunek narzędzi do prowadzenia badań geologicznych na wysokości 2000 m.

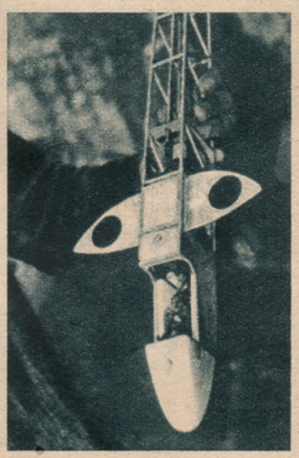


H • 651 • RC

SZYBOWIEC A-2 ZDALNIE KIEROWANY

Konstr. Edward HALLADA

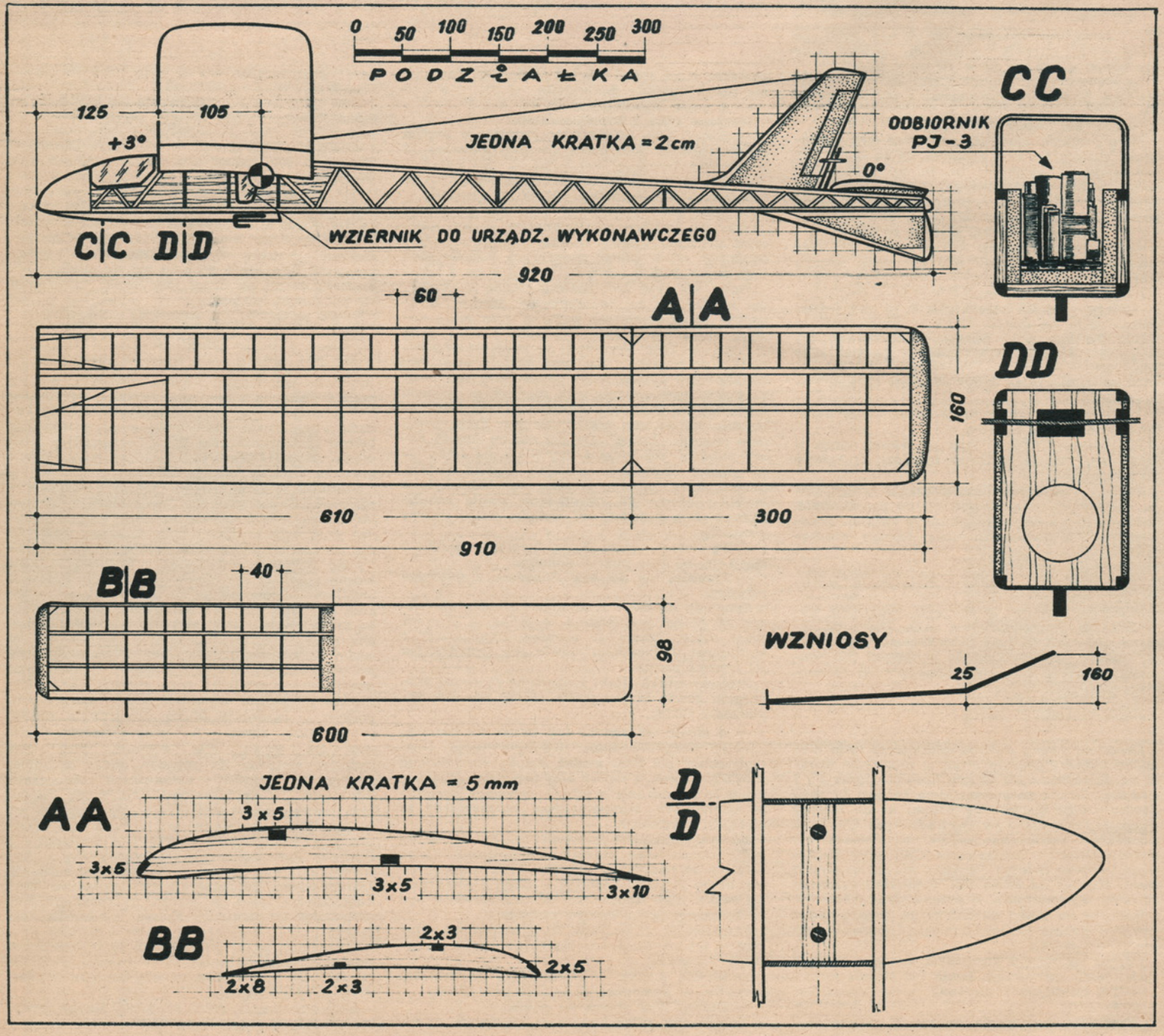




DANE MODELU: Rozpiętość 1 805 mm, powierzchnia płata 28,2 dcm², powierzchnia statecznika poziom. 5,8 dcm², długość 920 mm, powierzchnia całkowita 34 dcm², Ciężary: płyty 170 G, kadłub z balastem 215 G, statecznik poziomy 25 G, odbiornik, baterie i urządzenie wykonawcze 90 G, ciężar całkowity 490 G, obciążenie 14,4 G/dcm².

Model przeznaczony jest do startów przy słabym i średnim wietrze, względnie po wyjęciu aparatury RC jako klasyczny szybowiec A2. Kadłub zbudowany z dwóch kratownic z listew sosnowych 3x3 mm ma pięć wręg sklejkowych 1,5 mm. Statecznik kierunkowy styropianowy. Kabinka ze szkła organicznego. Łącznik płatów-dural 1,5 mm. Płaty: dźwigary 3x5, natarcie 3x5, spływ 3x10 — sosna. Żebra ze sklejki 1,2 mm. Zakończenia styropianowe. Statecznik poziomy: dźwigary 2x3, spływ 2x8, natarcie 2x5 — sosnowe. Żebra sklejkowe 0,6 mm. Model oklejono papierem kondensatorowym i wielokrotnie cellonowano. Odbiornik tranzystorowy PJ-3. Urządzenie wykonawcze — rozdzielacz gwiazdowy.

JERZY SKISLEWICZ



JANUSZ MEISSNER

Młodości

— Szarża ma przepuski do ósmej rano po dwudziestu czterech godzinach służby jako szpekcjon, a nie jak idzie do łaźni. Tak?!

Ze starszym sierżantem Celtą w takich wypadkach lepiej nie dyskutować i nie tłumaczyć się.

— Tak jest, panie sztabowy.

Moja postawa zdaje się wywierać dobre wrażenie: starszy sierżant spogląda to na mnie wyprężonego na baczność, to na tę przepustkę, którą zgodnie z regulaminem zwróciłem komendantowi warty. Mówi z namysłem, jakby ważył niezbyt wielki ciężar mojej winy, tak, że nawet nie od razu spostrzegam, iż drwi ze mnie:

— Plutonowy... Stary żołnierz: za dziewięć miesięcy będzie prawie rok jak przy wojsku służy...

I nagle innym tonem:

— Trzy tygodnie kasarniaka, żeby pan jednoroczny se to spamiętał!

Uff! To był cios... Sprawa jest zamknięta i przypieczętowana... Trzy tygodnie! Co ona sobie pomyśli?..

— Potrzebne ci to było? — mówi Gustek Pokrzywka.

— On nie ma prawa mnie karać. Złożę zażalenie do dowódcy eskadry.

— Dołoży ci drugie tyle. A nawet jeżeli u niego wygrasz, to u Celty będziesz przegrany do końca życia.

Mimo niewielkiego doświadczenia wojskowego, ta mądra uwaga trafia mi do przekonania. Celta nie może mi wiele pomóc w sprawie przeszkolenia na pilota, ale może bardzo zaszkodzić...

Składam więc to upokorzenie oraz chęć poszukiwania sprawiedliwości jako ofiarę na ołtarzu wyższych celów i zabieram się wraz z całą brygadą mechaników do przeglądu 160-konnego Daimlera przy samolocie por. Kostrzewskiego.

★

Droga od strony dworca kolejowego mija niewielki barak z pruskiego muru, w którym mieści się dowództwo III Grupy Lotniczej oraz 6 i 7 eskadry, skręca poza lotniskiem ku wsi Lewandówka i wije się między polami aż do Rzęsny Ruskiej. Trzej ułani na wychudzonych szkapach eskortują parokonny wózek z prowiantem: chleb i puszki z konserwami. Cała góra świeżo wypieczonego chleba! Pachnie, aż się w głowie mąci. My już od kilku dni dostajemy tylko po 20 deka tego specjału, a przemarznięte kartofle i brukiew na obiad okraszane są bardzo skąpo sosem z niezbyt świeżej koniny... Ułanom świetnie się powodzi...

Patrzę na nich z zazdrością i nagle jeden z tych trzech zatrzymuje konia tuż przede mną.

— Te, lotnik,jak ci tu leci?

— Polek!!!

Wiśliński już zsiada ze swego rosynanta i potrząsa moją ręką. Obaj z nadmiaru wzruszenia całujemy się z dubeltówki.

— A gdzie Pyzikowski?

Macham ręką z lekceważeniem:

— Został przy mamusi w Lublinie i bryzga atramentem w kancelarii Drugiej Eskadry. A Żurawski?

— Coś w ten sam deseń. Czekaj-no, odeślę ten konwój to pogadamy. Potem ich dogonię.

Dopiero teraz spostrzegam, że ma po jednej „belce" na każdym naramienniku — jest starszym ułanem. Idziemy do mego hangaru i opowiadamy sobie dzieje pierwszych rozczarowań wojennych.

Polek nie jest zachwycony służbą w pułku: nie urodził się na kawalerzystę. Marsze, ustawiczne zmiany miejsca postoju, byle jakie noclegi, ćwiczenia w śnieżycę, wiatr i mróz, gęby nie ma do kogo otworzyć, bo konie inteligentniejsze od ułanów... Nie brał udziału w żadnej bohaterskiej szarży, tylko przez parę dni wraz ze spieszonym szwadronem siedział w okopach i strzelał w kierunku okopów ukraińskich, aż okazało się, że tam nikogo nie ma. Tym sposobem wygrali „bitwę". Oprócz owych dwóch belek nabawił się wszy i czyraków na tyłku — od siodła. Stanowczo wolałby czyścić świece, iskrowniki i cylindry silnika, niż codziennie o świcie i wieczorem szczotkować swoją kobyłę. Z zazdrością i podziwem ogląda nasze cztery samoloty.

— Ty sobie żyjesz! Stała kwatera, miasto o kilometr, no i — pan plutonowy!

— Przenieś się do nas. Pogadam z dowódcą eskadry.

Spogląda na mnie z niedowierzaniem, ale widzę, że gotów jest podjąć tę próbę, a przecież zdaję sobie sprawę, że problem „pogadania" z kapitanem Stelmachem wcale nie przedstawia się łatwo i prosto.

Próbuję osłabić efekt niebacznie rzuconej propozycji: żarcie tu jest podłe, chleba nie ma, papierosów mało...

— A ciebie też pewnie tak łatwo nie puszczą.

— To wszystko detal. Gdybym mógł skąd wytrzasnąć pół litra wódki, dałoby się załatwić i chleb, i tytoń, i nawet mój przydział. Widzisz, u nas w szwadronie o takich sprawach decyduje wachmistrz. Jestem z tym moczymordą w niezłych stosunkach...

No tak — całkiem podobnie, jak tu. Tylko, że moje stosunki ze starszym sierżantem Celtą ostatnio są cokolwiek napięte. I nie wydaje mi się, abym mógł co wskórać u niego z półlitrówką wódki. Ten wachmistrz od ułanów musi być człowiekiem zgoła innego pokroju...

Przychodzą mi na myśl dwie uszkodzone busole — ich zbiorniki zawierają po pół litra czystego spirytusu!

— Wódka będzie — oświadczam po krótkim namyśle. — Przyniosę ci ją dziś wieczorem.

— Dobra. Weź plecak na chleb.

Kobyła stoi przed hangarem, uwiązana do niskiego płotu. Wygląda na zrezygnowaną chabetę, ale mimo to mam ochotę przejechać się na niej.

— Siadaj — mówi Polek. — Tylko się nie zabij.

Ta ironia podnieca moją ambicję. Sprawdzam i podciągam za luźne popręgi, przedłużam strzemiona.

— O, znasz się na tym trochę?

— Trochę.

Już jestem w siodle, a klacz — wcale nie taka najgorsza — kłusuje pode mną wzdłuż hangarów. Zataczam koło, wypuszczam ją w galop, prosto na ten niski płotek. Próbuje wyłamać, ale trzymam ją w cuglach i ostatecznie — skacze. No to teraz z powrotem!

Wcale nieźle. Przechodzę w kłusa, jedna ósemka, druga — daje sobą powodować prawie bez używania wędzidła. Jeszcze raz próbują galopa i jeszcze raz zmuszam klacz do łatwego zresztą skoku, po czym wracam stępa ku hangarom. Od pięciu lat nie jeździłem konno i teraz doznaję szczególnej przyjemności, a w dodatku mogę się popisać przed ułanem, który powątpiewał w moje umiejętności. Ale ułan nie patrzy w tę stronę: stoi przed barakiem koszarowym w otoczeniu gromady mechaników i coś im opowiada, a oni pokładają się ze śmiechu... Sam starszy sierżant Celta częstuje go papierosem!!!

Podjeżdżam, zatrzymuję się przed nimi, klepię kobyłę po szyi, wreszcie zsiadam „z fasonem" przerzucając prawą nogę nad jej łbem.

— Wcale nieźle ujeżdżona.

Ona tylko tak z uprzejmości dla lotnictwa — mówi Polek. — Nie chciała cię skompromitować.

— Ta daj pan spokój — kto by se pomyślał! Ta jeździ jak rajtar! No, pokaż pan, jak pan skaczesz.

Ale Polek kategorycznie odmawia wszelkich popisów. Nie ma zamiłowania do ryzyka, a cudy nie zdarzają się przecież co piętnaście minut. Zresztą musi już wracać. „Odmeldowuje się posłusznie", trzaska obcasami, salutuje z niewymownym szykiem i gramoli się na siodło. Odprowadzam go do drogi idąc obok, rozstajemy się na skraju lotniska.

— Do wieczora. Nie zapomnij o plecaku!

★

Nie zdobyłem się w ostatniej chwili na wyjawienie wątpliwości, które przyszły mi na myśl w związku z tym wieczorem. Zobaczywszy Celtę, natychmiast przypomniałem sobie o zakazie opuszczania koszar, ale jakoś niezręcznie było o tym mówić... No, cóż — zaryzykuję. Nikt nigdy nie kontrolował dotychczas mojej obecności na kwaterze po apelu.

Plecak i butelka ze spuszczonym z busoli spirytusem, który cuchnie werniksem, lezą pod łóżkiem. Czekam, aż się zupełnie ściemni. Siedzę przy stole i piszę list do mamusi. Naturalnie jestem już pilotem, bo czegóż innego mogłaby się po mnie spodziewać?.. Przyżywam niebezpieczeństwa, ale wychodzę z nich cało. Z wrodzoną skromnością nie wdaję się w szczegóły (nie dlatego, żeby mi brakło fantazji, tylko żeby jej oszczędzić niepokoju o moje życie.). Nie mogę przecież napisać, że mój udział w walce o wolność i niepodległość ogranicza się do pucowania świec zapłonowych i podliczania godzin pracy silników przy starych Oeffagach, na których latają wspaniali piloci, budzący mój podziw i zazdrość! Muszę być jednym z nich, i to już, teraz! A przynajmniej niech ona tak myśli. Nie doznaje przy tym żadnego wstydu. Za miesiąc, może za dwa, zaczną przyjmować ochotników do szkół lotniczych. Gdy zostanę naprawdę pilotem, odrobię to co przypisuję sobie niejako na kredyt. Nic wspominam też o nieświeżej koninie, o przemarzniętej brukwi i o przygodzie z Rachelą. Tym bardziej o trzytygodniowym „kasarniaku" i o spirytusie wykradzionym z busoli. Jestem zdrów, zadowolony, niczego mi nie brakuje. Żałuję tylko, że jeszcze na razie nie mogę posyłać jej pieniędzy. Poczta jest bardzo niepewna...

Spoglądam przez okno. Śnieg w zapadającym zmierzchu jest niebiciski, tylko światło padające od żarówki nad stołem tworzy na nim wydłużony żółty prostokąt.

Ktoś przechodzi przez tę jasną smugę, przystaje, zagląda przez szybę. Celta.

Po chwili jest już w progu.

— Pan jednoroczny z wizytą do ułanów si nie wybiera?

Karuzela pytań, domysłów i wahań wiruje mi w głowie. Co odpowiedzieć?!

— Wybrałbym się chętnie, ale przecież...

— No, no?

— Przecież nie dostanę przepustki.

— Przepuski? Nie. Ale do Rzęsny mógłbyś se pan skoczyć.

— Panie sztabowy...

— Dobra, dobra. Zapal se pan „Damesa" — częstuje mnie papierosem. — List? Do domu?

— Do matki.

— Aha. Pewni si jednoroczny poskarżył pani mamusi na sztabowego zupaka?

— Ja? Miałbym się skarżyć mojej matce?! I to na pana sztabowego?!! — szczera prawda płynie tym razem przez moje usta, po czym jednak uciekam się do mniej szczerego pochlebstwa: — Pan sztabowy jest dla mnie jak ojciec...

— Ta nie przesadzaj pan. Niech będzie jak wujku. No idź pan. Ten pański... jak on si nazywa?

— Polek. Apolinary Wciśliński.

— Poldziu — no. Może by go tu przenieść?.. Byłoby dwóch jednorocznych...

Ogarnia mnie wzruszenie, a zarazem podziw dla zdolności Polka. W jaki sposób potrafił w ciągu kwadransa tak oczarować Celtę?!

— Poldziu — powtarza sztabowy z uśmiechem rozmarzenia. Spodobał mi się. Ale żebyś pan wrócił przed dwunastą.

★

Afera z kradzionym spirytusem nigdy się nie wydała, ale odpokutowałem dostatecznie za to przestępstwo: mój udział w kolejkach, które miały przychylnie usposobić wachmistrza do naszych planów i poczynań, był znaczny — nie można się było wymigać...

Nie przypominam sobie wszystkich szczegółów tej libacji w dusznej izbie ukraińskiej chałupy. Zdaje się, że wypiłem na „ty" z wachmistrzem i jeszcze jakimś podoficerem. Ktoś grał na harmonii, a ja bez powodzenia usiłowałem tańczyć kozaka. Na szczęście zacząłem wymiotować dopiero w drodze powrotnej i wtedy uprzytomniłem sobie, że idę sam, przez ośnieżone pola, dźwigając w plecaku trzy bochenki chleba i parę puszek konserw. Domyśliłem się, że jestem pijany — po raz pierwszy w życiu, ukończywszy właśnie lat osiemnaście... Było mi obrzydliwie. Postanowiłem, że nigdy więcej nie przełknę ani kropli wódki. Ale nie dotrzymałem tego postanowienia...

★

Stoję na miejscu obserwatora, trzymając się obrotnicy, na której sterczy zamocowany karabin maszynowy „Schwarzlose", jakkolwiek zdrowy rozsądek przemawia raczej za solidnym zabezpieczeniem się za pomocą pasa przy starcie z początkującym pilotem. Ale ja chcę udowodnić, że mu ufam, wbrew ostrzeżeniom Kotylaka i Pokrzywki.

Oeffag-51 kołuje na skraj lotniska i zawraca pod wiatr. Kapral Kotylak uwieszony oburącz u krawędzi skrzydła zapiera się nogami, aby mu dopomóc. Potem podporucznik Seńkowski odwraca się ku mnie.

— Siadać i zapiąć pas!

No, tak... Nikt nie docenia moich intencji!

Gaz! Sto szześćdziesiąt koni starego Austro-Daimlera zrywa się do cwału, błękitny dym spalin owiewa mnie przez sekundę i zmieciony wichrem pędzi wzdłuż burty pod stery ogona, ziemia rusza z miejsca, zaczyna coraz prędzej sunąć po obu stronach gondoli, samolot drga, trzepie po nierównościach, oś podwozia z głuchym gulgotaniem szamoce się w uwięzi elastycznych amortyzatorów, kadłub, skrzydła, zastrzały zdają się trzeszczeć, pękać z wysiłku jak w ataku konwulsji, a oszalały silnik ryczy, ciągnie, pogania, przyśpiesza, nieświadom, że jeśli płatowiec nie wytrzyma, jego też diabli wezmą.

Ale stary grat wytrzymuje: zdobywa się na jeszcze jedną próbę i wznosi się nad ziemię. Przez chwilę leci tuż nad nią, nabierając pędu, a potem wspina się coraz wyżej. Koła obracają się coraz wolniej, lotnisko coraz bardziej tonie, hangary, baraki, drzewa kurczą się, przykucają coraz głębiej w dole, a na prawo wychyla się kamienne, szare miasto najeżone dachami i kominami, pocięte wzdłuż i wszerz korytarzami ulic. Horyzont rozrasta się, zapada niżej i niżej, ziemia jest ogromna, płaska, ale wszystko co się na niej znajduje przybiera wygląd znaków na mapie o wciąż malejącej skali.

Dolne skrzydła Oeffaga mają teraz nie po osiem metrów kwadratowych lecz po pięć hektarów powierzchni. Samolot, a wraz z nim my obaj — ppor. Seńkowski i ja — staliśmy się olbrzymami. Z Lewandówki do Rzęsny Ruskiej jest najwyżej pięć kroków, gdybym usiadł pośrodku Lwowa, miałbym stopy na lotnisku...

Nie doznaję ani zawrotu głowy, ani choćby cienia obawy na widok przepaści, która wolno płynie pode mną. Nawet kiedy jakiś prąd powietrzny podnosi nas na swym wygiętym grzbiecie lub gdy zapada się nagle pod nami, nie odczuwam żadnych niemiłych emocji. Dopiero pierwszy zakręt sprawia mi niespodziankę: horyzont przechyla się w bok, ziemia wyślizguje się łukiem spod prawego skrzydła podczas gdy lewe mierzy w nią skośnie i zagarnia pod siebie obracający się kołowrót dróg wysadzanych drzewami, wyłaniających się spod śniegu pól i miedz, zagajników i łąk tworzących nieregularną prostokątną kratę. Mimo woli zaciskam dłonie na zębatej obrotnicy wieńczącej otwór gondoli. Przecież jeżeli to potrwa jeszcze dwie lub trzy sekundy, zwalimy się w dół. Ale nic podobnego nie następuje. Maska silnika pędzi po linii widnokręgu, raz nieco wyżej, raz niżej, na prawo w górze pomykają nad skrzydłami obłoki, na lewo w dole zwolna obraca się kraciasta, płaska tarcza ziemi, a samolot żłobi w powietrzu niewidzialną bruzdę wirażu. Coś wspaniałego!

Widzę jak pilot bez najmniejszego wysiłku, jednym niewielkim ruchem wolantu, przywraca horyzontowi zwykłe poziome położenie w przestrzeni. Ziemia posłusznie wraca na swoje miejsce pod nami, słońce ukazuje się na niebie spoza prawego skrzydła. Wiem, oczywiście, że to nie ziemia i niebo, lecz samolot wykonuje ten prosty manewr, ale bynajmniej nie staram się rozumować logicznie. Wrażenia, których doznaję, są zbyt piękne, aby tłumaczyć je w sposób realistyczny.

Lecę. Ten lot jest zupełnie inny niż moje loty we śnie, ale nie mniej przyjemny. Lecę naprawdę, na jawie. W pierwszych osiemnastu latach wieku dwudziestego zdarzyło się to niewielu ludziom, zwłaszcza osiemnastoletnim.

Muszę zostać pilotem. Za wszelką cenę. Gdybym nie mógł latać, życie straciło by dla mnie wartość.

ty nad poziomy wylatuj!

Pozycje ukraińskie są teraz znacznie dalej od miasta i loty bojowe trwają dłużej. Każda załoga zabiera sześć do ośmiu bomb po 12,5 kG oraz zapasowe bębny z amunicją do karabinu maszynowego obserwatora. Gdy wracają, liczymy i zaklejamy otwory po celnych pociskach nieprzyjacielskich w pokryciu skrzydeł i kadłubów.

W powietrzu pachnie wiosną. Słońce i wiatr osuszyły ziemię i tylko jeszcze gdzieniegdzie w zagłębieniach, w rowach, na niskich podmokłych łąkach połyskuje woda. Kwitną kaczeńce i stokrotki, wróble czubią się o byle co, rajcują na drodze, znoszą piórka, źdźbła uschłej trawy, strzępki waty i przeróżne śmiecie pod okapy dachów, gdzie upatrzyły sobie miejsca na gniazda. Z otwartego hangaru zalatuje benzyną, naftą i smarami. Obok Oeffagów stoi podobny do nich Brandenburg i znacznie większy Albatros C-XII z kadłubem w kształcie cygara, krytym jasnożółtą sklejką. Na Albatrosie lata kapitan Camillo Perini ze swym ulubionym obserwatorem, por. Karolem Frizerem, a obsługę maszyny nadzoruje osobiście werkmistrz Wesseli. Samolot jest niemiecki, pilot jest Austriakiem, werkmistrz — Czechem i tylko obserwator, pomimo obcego brzmienia swego nazwiska, pochodzi ze znanej rodziny polskiej od dawna osiadłej we Lwowie.

Kapitan Perini, rodem z południowego Tyrolu, mówi po niemiecku, klnie po włosku i zna zaledwie kilka wyrazów polskich, które tak przekręca, że trudno je zrozumieć. Jest krępy, żywy, nerwowy i przesądny. Nie pozwala, aby Seńkowski fotografował przed lotem jego samego lub samolot; z daleka omija napotkanego kota, aby mu nie przebiegł drogi; zabronił wstępu na lotnisko księżom i zakonnicom; na masce silnika swego Albatrosa kazał umocować maskotę — blaszaną, czerwono emaliowaną figurkę satyra grającego na piszczałce. Wracając z wykonanego zadania, zakłada jej na szyję bransoletkę z korali nanizanych na włos słonia — w nagrodę za pomyślny lot.

Zdarzyło się, że czerwony satyr znikł w jakiś niewytłumaczony sposób ze swego stanowiska.

— Pan był w rosyjskiej szkole pilotów?

— Tak, panie poruczniku. Tuż przed wybuchem rewolucji. W Gatczynie.

(Rozpuściłem tę dziecinnie głupią, kłamliwą pogłoskę, w nadziei, że pomoże mi dostać się na kurs pilotażu).

— Ileż pan ma lat, do licha?

Kłamię konsekwentnie, że skończyłem dwadzieścia.

— I latał pan samodzielnie?

— No-nie. Po prostu nie zdążyłem... Ale to byłaby kwestia kilku lotów z instruktorem.

— Hm. Dobrze, przy sposobności wspomnę o tym porucznikowi Boreyszy.

★

Do rozmowy z nowym dowódcą eskadry przygotowałem się, jak do egzaminu: kolejność samolotów, jakich używano w rosyjskich szkołach pilotów, położenie lotniska, pałac cesarski w sąsiedztwie, fabryka porcelany... Ale — kto był moim instruktorem? No cóż — po prostu „zapomniałem". Zresztą — może mnie o to nie zapyta.

Ba — właśnie od tego zaczął i od razu przegrałem pierwszy punkt...

— Nu, tak możet plutonowyj pamięta kogoś z oficerów w Gatczynie?

Recytuję nazwiska zapamiętane jeszcze w Lublinie: Mroczkowski, Karpiński, Kościanowski. Dodaję jeszcze dwa rosyjskie, „wydumane", bo przecież on nie mógł znać i pamiętać wszystkich.

Patrzy na mnie dość sceptycznie, potem kręci głową, zaczyna znów przechadzać się tam i z powrotem po pustej kancelarii. Jest wysoki, suchy, przystojny. Od jego mechanika, Wacka Sikorskiego, dowiedzieliśmy się, że należał do carskiego Korpusu Paziów i rzekomo na piersi ma wytatuowanego dwugłowego orła Romanowych.

Nagle zatrzymuje się przede mną.

— Wy, konieczno, goworite po ruski? [2])

Tylko na to czekałem: bez zająknienia powtarzam swoją bajeczkę po rosyjsku.

— Dobrze, dobrze. A kto był komendantem szkoły?

Zastanawiam się głęboko.

— Nie pamiętam nazwiska, panie poruczniku.

— Dziwne. A — zastępca komendanta? W 1917 roku?

— Nie przypominam sobie...

— Nu, nieudacza... Ot, ja byłem zastępcą! A was też sobie nie przypominam, plutonowyj.

Krew uderza mi na policzki — wszystko na nic!

— Możecie odejść.

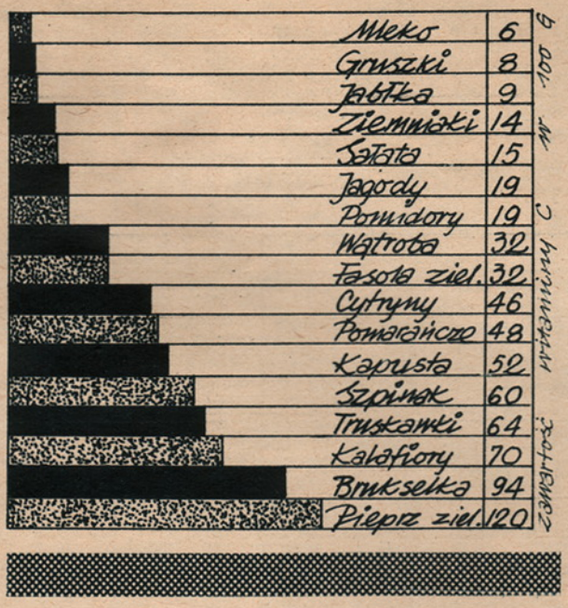
Idę ku drzwiom, ale w progu decyduję się na ostatnią próbę.

(Dalszy ciąg nastąpi)

---

[1]) Nadulić — z czeskiego — zdjąć; Verschalung — z niemieckiego — osłona (silnika).

[2]) Pan, oczywiście, mówi po rosyjsku?



Witaminy są niezbędnymi składnikami pożywienia dla pilotów, których organizm wymaga specjalnie troskliwego i umiejętnego doboru pokarmów. Foto: J. Szymański

WITAMINY DLA PILOTÓW

W okresie letnim i jesiennym dostarczanie ustrojowi pilota odpowiedniej ilości witamin zawartych w świeżych owocach i jarzynach nie stwarza większych trudności. Natomiast w miesiącach zimowych rozwiązanie tego zagadnienia wymaga pewnego wysiłku, a przede wszystkim orientowania się, w jakich produktach o tej porze roku należy szukać witamin i ile one średnio ich zawierają.

Bez wystarczającego dostarczania witamin i soli mineralnych dochodzi w organizmie do zaburzeń gospodarki mineralnej: odwapnienia kości, obniżenia napięcia mięśni, niedokrwistości lub chorób zwanych awitaminozami, jak szkorbut, kurza ślepota itd.

W wyniku naszych badań zrozumiałe się staje, dlaczego tak wielką wagę przykłada się do zwiększenia konsumpcji produktów roślinnych przez personel latający. Przypatrzmy się wobec tego, jakie liczby podawane są przez specjalistów: otóż dla prawidłowego wyżywienia pilota wskazane jest, aby spożył on w ciągu roku około 200 kg różnych jarzyn i owoców. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapotrzebowanie pilota na witaminę „C". Nawet niewielkie niedobory witaminy „C" mogą być w skutkach dość przykre, gdyż powodują osłabienie, łatwość męczenia się przy wysiłkach, bicie serca, krwawienia dziąseł, stany zapalne błon śluzowych jamy ustnej oraz ogólny brak odporności na choroby.

W naszych warunkach jednymi z głównych produktów dostarczających witaminy „C" w okresie zimowym są ziemniaki oraz wszelkiego rodzaju kapusty. Ziemniaki zawierają niezbyt wiele tej witaminy, ale że są spożywane w dużych ilościach, pokrywają zapotrzebowanie ustroju.

Wystarczająca ilość soli mineralnych podawana pilotom warunkuje właściwą budowę tkanki kostnej. Na marginesie tego zagadnienia trzeba by podkreślić konieczność właściwego przyswajania wyżej wymienionych produktów przez organizm, gdyż wszelkie anomalie w tym zakresie mogą powodować powstawanie chorób ogólnoustrojowych.

Do najbardziej potrzebnych dla ustroju produktów należy zaliczyć sole wapnia i fosforu. Mowa jest tutaj o pokarmach takich jak mleko, ser, żółtko, kapusta, szpinak, sałata i marchew. Zaburzenia w przyswajalności soli wapnia związane są z niedoborem witaminy „D", zaś całością przemiany wapniowej w organizmie kierują gruczoły przytarczyczne. Z piśmiennictwa wynika związek przyczynowy rozwijania próchnicy nie tylko z powodu niedoboru witaminy „D" ale również witaminy A, C i B comp. Jasny z tego wypływa wniosek, że pilotom należy w pokarmach podać odpowiednią ilość tychże witamin.

Witaminy są niezbędnymi składnikami pożywienia. Niedobór ich lub brak powoduje schorzenia określane jako hipowitaminozy lub awitaminozy. Witaminy stosowane są w lecznictwie przede wszystkim w tych stanach chorobowych oraz przy zastosowaniu antybiotyków. Ponadto służą one również jako typowe środki lecznicze w schorzeniach nie wynikających z braku witamin: tak np. duże dawki witaminy B stosowane są w leczeniu gruźlicy skóry, duże dawki witaminy B_1 w leczeniu zapalenia nerwów, amid kwasu nikotynowego stosowany jest w dusznicy bolesnej itp. W wielu stanach chorobowych podaje się witaminy jako środki pomocnicze. Niezbędne jest podawanie witamin przy leczeniu chemioterapeutykami, a szczególnie — jak już mówiliśmy — antybiotykami (streptomycyna itp.). Ponieważ środki te zakłócają równowagę flory bakteryjnej w przewodzie pokarmowym, hamują one syntezę bakteryjną niektórych witamin.

Witamina C jest witaminą przeciwszkorbutową i zwana jest czynnikiem przeciwgnilcowym. Szkorbut czyli gnilec jest schorzeniem występującym u ludzi, którzy przez dłuższy czas (4—5 miesięcy) nie spożywają świeżych jarzyn i owoców, Obserwowano je np. u marynarzy żeglugi dalekomorskiej itd.

Największe ilości witaminy C występują w owocach róży, niedojrzałych orzechach włoskich, igłach sosny, w porzeczce czarnej, truskawkach, chrzanie, kalafiorze i liściach pietruszki. Mniejsze ilości zawarte są w owocach cytrusowych: cytrynach, pomarańczach, grejpfrutach. Produkty pochodzenia zwierzęcego, z wyjątkiem mleka lub podrobów zwierzęcych, zawierają bardzo niewiele witaminy C. Podczas gotowania potraw straty witaminy C wynoszą około 50 proc. Witaminę C można otrzymać przez wyodrębnienie z surowców roślinnych, lecz metody te nie mają dzisiaj znaczenia praktycznego, gdyż otrzymujemy ją dziś wyłącznie syntetycznie. Typowym obrazem awitaminozy C jest szkorbut. Do jego obrazów należą: wybitne osłabienie, zmiany zapalne i krwawienie dziąseł, marwica miazgi zębowej, wypadanie zębów oraz wybroczyny krwawe wskutek pękania naczyć krwionośnych. Wybitnie zmniejsza się odporność organizmu na schorzenia infekcyjne. Występuje niedokrwistość, ponieważ zahamowana jest przemiana kwasu foliowego na folinowy.

Przy hipowitaminozie C objawy powyższe są słabiej zaznaczone. Hiperwitaminoza C nie występuje, gdyż nadmiar kwasu askorbinowego wydala się z moczem.

Zapotrzebowanie na witaminę C w porównaniu z zapotrzebowaniem na inne witaminy jest kilkadziesiąt razy wyższe — wynosi ono około 30 mg dziennie.

Zakres stosowania leczniczego witaminy C jest bardzo szeroki. Stosuje się ją np. przy chorobach zakaźnych, alergicznych, zatruciach, w leczeniu złamań kostnych, trudno gojących się ran itd. Witaminę C podaje się doustnie i dożylnie (w postaci soli sodowej) w dawkach 0,05—0,1 g.

Witamina A występuje wyłącznie w surowcach pochodzenia zwierzęcego, głównie w postaci estrów z wyższymi kwasami tłuszczowymi. Najwięcej zawiera jej wątroba (nadmiar witaminy A magazynowany jest w wątrobie). Szczególnie bogate w witaminę A są oleje (trany) z wątroby ryb morskich, np. tuńczyków, rekinów, wątłuszy. Ponadto witamina A występuje w produktach takich jak masło, sery, jaja i mleko. Prowitaminy występują w produktach roślinnych, owocach i warzywach: marchew, szpinak, pietruszka, pomidory, sałata, szczaw.

Dłuższe działanie światła i tlenu z powietrza oraz podwyższona temperatura niszczą witaminę A, dlatego też produkty zawierające tę witaminę należy odpowiednio przechowywać i przyrządzać. Dzienne zapotrzebowanie witaminy A wynosi około 5 mg.

Witamina B_1 (tiamina) występuje w drożdżach piwnych, otrębach pszennych i ryżowych oraz żółtku jaj. Witamina ta rozpuszcza się łatwo w wodzie, ponadto rozkłada pod wpływem ciepła w roztworach obojętnych lub zasadowych i w kwaśnych, natomiast dobrze znosi działanie wyższych temperatur. Własności te są powodem dużych jej strat w pokarmach, gdyż podczas moczenia i gotowania znaczna część witaminy B_1 przechodzi do wody i jest razem z nią wylewana. Alkohol również rozpuszcza witaminę B_1. Nadmierne i stałe używanie napojów alkoholowych wywołuje, na skutek wypłukiwania z ustroju witaminy B_1, objawy chorób nerwowych. Dzienne zapotrzebowanie witaminy B_1 dla dorosłego człowieka wynosi około 1,5 mg, przy czym zwiększa się ono podczas ciężkiej pracy fizycznej i w razie spożywania większej ilości węglowodanów.

Witamina B_2 (ryboflawina) znajduje się w dużych ilościach w wątrobie, nerkach, mózgu, drożdżach, białku jaj kurzych, mięsie, mleku, pomidorach, kapuście, szpinaku, jabłkach. Rozpuszcza się ona w wodzie i jest odporna na działanie wyższych temperatur. Nie rozkłada się w czasie gotowania pokarmów. Dzienne zapotrzebowanie witaminy B_2 dla dorosłego człowieka wynosi 2—4 mg.

Brak ryboflawiny powoduje suche zapalenie skóry, zmiany zapalne na języku, nadpęknięcia śluzówki kątów ust; zmniejsza się również ostrość wzroku i występuje łzawienie, bowiem witamina B_2 ma również wpływ na prawidłowe funkcjonowanie wzroku.

Witamina D, podobnie jak witamina A, rozpuszcza się w tłuszczach. Znajduje się ona w tranie, drożdżach, żółtku jaj, śledziach, łososiu, grzybach. Istnieją także nieczynne biologicznie prowitaminy D, które pod wpływem promieniowania słonecznego, zwłaszcza ultrafiolkowego, zmieniają się we właściwą witaminę D. Dużo tych prowitamin znajduje się w roślinach. Witamina D jest bardzo odporna i nie rozkłada się podczas przyrządzania potraw. W ustroju człowieka w ciągu lata gromadzi się zapas witaminy D. Jest on zużywany podczas zimy, kiedy to produkty zawierają znacznie mniejsze ilości tej witaminy. Dzienne zapotrzebowanie witaminy D dla dorosłego człowieka wynosi 3 mg.

W miarę rozwoju przemysłu spożywczego odżywiamy się coraz częściej pokarmami ubogimi w witaminy. Bardzo często spożywamy produkty konserwowane, których przez obróbkę cieplną i długie przechowywanie ilość witamin zmalała do 0, Ujemnym zjawiskiem jest, że nie odczuwamy braku witamin, tak jak odczuwamy głód czy pragnienie i najczęściej dowiadujemy się o braku witamin prawie zawsze dość późno. Z tego powodu wydaje się jasne częste występowanie chorób spowodowanych brakiem pewnych witamin w ustroju. Jest rzeczą konieczną, aby pilot zdawał sobie sprawę z roli, jaką odgrywają witaminy w jego ustroju i wiedział w jaki sposób pokryć zapotrzebowanie ustroju w witaminy.

dr HENRYK KLIMEK

KORESPONDENCI NA CENZUROWANYM

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie odbyła się narada szkoleniowa kierowników propagandy i kierowników modelarstwa lotniczego aeroklubów regionalnych z całego kraju. Czterodniowe wykłady i prelekcje oraz ożywione dyskusje nakreśliły kierunki działania aeroklubów w zakresie propagandy i popularyzacji lotnictwa, pracy z młodzieżą zrzeszoną w kołach lotniczych, szerokiej współpracy aeroklubów z organizacjami młodzieżowymi, udziału lotnictwa sportowego w pracach OTK itp.

Takie spotkanie było też oczywiście doskonałą okazją do porozmawiania o lotnictwie na łamach „Skrzydlatej Polski". Redakcja nie omieszkała z niej skorzystać i wysłała na naradę piszącego te słowa jako swego przedstawiciela.

Wiadomo powszechnie, że z redakcją współpracuje szereg osób. Redakcja nasza skupia też wokół siebie sporą grupę korespondentów z całego kraju, dla których otwarte są łamy nie tylko kolumny z kliszką „Nasi korespondenci piszą". Tak się szczęśliwie złożyło, że w Krośnie znalazła się większość tych korespondentów, których nazwiska podpisane pod korespondencjami z życia aeroklubów regionalnych znaleźć można często na naszych łamach. Ponadto byli tam ci, którym zdarzy się napisać do nas raz na jakiś czas oraz ci, dla których napisanie choćby najkrótszej notatki jest problemem nie do przezwyciężenia. Pomimo iż, jak wynikało z rozmów, niemal wszyscy zainteresowani są współpracą ze „Skrzydlatą".

A wydaje się, że gra jest warta świeczki. Korzyści z takiej współpracy są bowiem niewątpliwe. W przypadku istnienia na terenie danego aeroklubu korespondenta każde wydarzenie lotnicze skwitowane będzie bowiem na łamach „Skrzydlatej".

Nie odradzamy pisać obrzernych materiałów. Zdajemy jednak sobie sprawę, że odpowiednie ich przygotowanie nie jest łatwe. Natomiast krótka i zwięzła informacja o wydarzeniu lotniczym w aeroklubie, uwzględniająca w pełni ewentualne wyniki, nie jest pracą ani trudną ani pracochłonną. Tym bardziej, że korespondentom naszym otwieramy szeroko możliwości informowania nas drogą telefoniczną, na koszt redakcji.

Sami nie jesteśmy bowiem w stanie delegować specjalnego wysłannika na każdą imprezę i do każdego aeroklubu. Z konieczności ograniczyć się musimy do wyjazdów na imprezy centralne. Tylko więc od korespondentów zależy czy będziemy pisać o ich aeroklubie.

Że tak jest w praktyce, można się bez trudu przekonać przeglądając choćby ostatni rocznik „Skrzydlatej". Niemal głównie za sprawą korespondentów pisano o Aeroklubach: Białostockim (Tadeusz Korzonek), Jeleniogórskim (Stefan Różycki, Tadeusz Kaczmarek), Wrocławskim (Leopold Walkiewicz, Antoni Chojcan), Poznańskim (Borys Wierzejewski), Stalowowolskim (Marek Pawluk), Świdnickim i Lubelskim (Tadeusz Chwałczyk, Czesław Gawryl), Kieleckim (Marta Domagała), Rzeszowskim (Roman Przepióra, Tadeusz Odor), Krakowskim (Marian Markowski, Krystyna Szymańska, Aleksander Łochmańczyk), Śląskim (Elżbieta Kasprzak), Gliwickim (Ewa Kwasecka), Szczecińskim (Zofia Kuziemska, A. i Cz. Cimoszkowie), Warmińsko-Mazurskim (Tadeusz Gowkielewicz), Gdańskim (Marek Kochanowski, Tadeusz Dyszkiewicz).

Z wielu innych aeroklubów i ośrodków lotniczych korespondencje docierały do redakcji od wielkiego święta.

Natomiast do pisania o wydarzeniach lotniczych z własnego podwórka najmniejszej wagi nie przywiązywały: Bielsko, Bydgoszcz, Krosno (Aeroklub i CWL), Mielec, Opole, Radom, Nowy Targ, Słupsk, Płock, Elbląg, Zielona Góra, Rybnik, Żar i Lisie Kąty.

Wiele jest jak widać białych plam na mapie aeroklubowych korespondentów „Skrzydlatej". Mamy nadzieję, że stan ten ulegnie wkrótce poprawie na lepsze. W czasie krośnieńskich rozmów padło bowiem ze strony przedstawicieli wszystkich aeroklubów niemało obietnic co do nowej lub dalszej i szerszej niż dotąd współpracy. Czekamy więc na korespondencje lub informacje. Łamy „Skrzydlatej" czekają.

Dla wyróżniających się korespondentów, zgodnie z propozycją, jaka padła podczas spotkania w Krośnie, redakcja nasza wspólnie z Wydziałem Propagandy ZG APRL, organizuje wiosną br. „sejmik korespondentów „Skrzydlatej Polski'. Jesteśmy przekonani, że będzie to doskonała okazja nie tylko do bliższego poznania się lecz również do przedyskutowania wielu spraw i zagadnień oraz propozycji zasygnalizowanych w Krośnie.

(HEK)

ZBIERAMY ZNACZKI

NRD. Z okazji zespołowego lotu statku kosmicznego „Woschod-2" wydano tu okolicznościową serię, którą reprodukujemy, złożoną z trzech znaczków drukowanych razem obok siebie i tworzących trójkę znaczków, połączonych ze sobą. Znaczki po 20 pf przedstawiają Leonowa i Bielajewa oraz fascimile ich podpisów. Znaczek za 25 pf przedstawia orbitującego Leonowa, statek kosmiczny oraz część kuli ziemskiej. Znaczki te zostały wydane dla upamiętnienia wizyty kosmonautów w NRD.

Bogusław Kurowski

W lotniczej KSIĘGARNI

Ernest K. Gann • LOS JEST MYŚLIWYM, Wydawnictwo ISKRY, Warszawa 1965, str. 335, cena 23 zł. Przekład z angielskiego Henryk Krzeczkowski (tytuł oryginału — Fate is the Hunter).

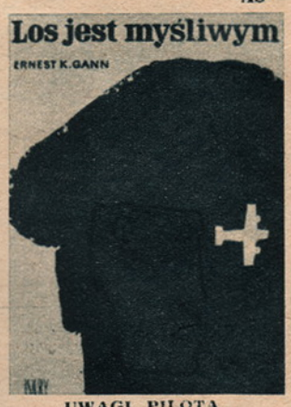
Już od pierwszych stronic książki autor skupia uwagę na tym wszystkim co opisuje. Czytelnik, jakby zaproszony do samolotu, do zajęcia miejsca w kabinie tuż przy sterze pilota, z rzadko spotykaną satysfakcją i może trochę onieśmielony, w miarę czytania książki coraz bardziej zaangażowany jest w przebieg lotu i przeżycia narratora. Bo rzeczywiście bez przesady zbeletryzowana autobiografia amerykańskiego pilota komunikacyjnego — mimo terminologii i słownictwa technicznego, dla przeciętnego czytelnika nie znającego i nie interesującego się bliżej lotnictwem — stanowi pasjonującą lekturę, którą odkłada się po przeczytaniu ostatniej strony książki.

Ernest Gann napisał w okresie szesnastu lat wiele książek ale cztery książki o tematyce lotniczej, przyniosły mu uznanie krytyki i gorące przyjęcie czytelników. Wydaje się, iż pierwsza jego książka wydana w 1944 roku pod tytułem „Island in the Sky" (Wyspa na niebie) ma wiele cech podobnych do ostatnio wydanej w 1960 roku pod tytułem „Fate is the Hunter" (Los jest myśliwym), a udostępnionej polskiemu czytelnikowi w ubiegłym roku dzięki inicjatywie Wydawnictwa ISKRY. Do tych cech podobnych należą niewątpliwie wątki psychologiczne, a nade wszystko barwny język książki o tematyce lotniczej ma decydujące znaczenie o jej wartości oraz o jej pozytywnym przyjęciu przez czytającego.

Autor w swej książce postanowił, oczywiście w skróconej formie, zapoznać czytelników nie tylko interesujących się lotnictwem z trudnym okresem powstawania i formowania się lotnictwa komunikacyjnego. Ta forma okazała się szczęśliwa w przedstawieniu tematu jakże krańcowo odmiennego od książki historycznej najeżonej faktami, datami wydarzeń i nazwiskami. A Ernest Gann, już od pierwszych stron swej interesującej książki, snuje surową prawdę o lotniczym życiu. Charakteryzuje swego instruktora Lestera i kolegów, którzy tak jak i on przybyli do szkoły, by nauczyć się zawodu pilota linii lotniczych. Opowiada o legendarnym McCabe. I wreszcie stwierdza: „Od wszystkich ludzi uczyłem się mego rzemiosła. Kropla po kropli ich umiejętności i sposób myślenia wzbogacały moje własne zasoby, aż wreszcie ukształtowały nową samodzielną istotę, specjalnie przygotowaną do przewożenia innych ludzi i zachowywania ich przy życiu. Dla każdego człowieka trudniącego się lataniem zawodowo była to doskonała okazja maksymalnego wykorzystania doświadczeń poprzedników. W sumie leciałem z około sześćdziesięciu kapitanami. Z każdym z konieczności łączyły mnie bliskie stosunki. Nie tylko pracowaliśmy oddaleni od siebie o kilka zaledwie cali, lecz również jadaliśmy razem i zazwyczaj spaliśmy w tym samym pokoju." I tutaj Ernest Gann — pilot i pisarz w jednej osobie — snuje rozważania o współpracy kapitana statku (pierwszego pilota) i drugiego pilota. Rozważania ciekawe, nie pozbawione psychologicznych sformułowań.

Książkę trzeba przeczytać, trzeba prześledzić samemu los jaki rzucił Ganna w przestworza. Bo jak sam autor mówi, są granice łaski, których człowiek nie powinien dociekać, chociaż jednego człowieka los źle potraktował, a drugiemu udało się los oszukać.

AS



UWAGI PILOTA

Bez względu na to ile masz lat, Czytelniku (i młodzieńcze oczy zniosą tych kilka rubaszności) i czy lotnictwo to Twój zawód, sport czy przedmiot pobieżnego chociaż zainteresowania — gorąco polecam Ci przeczytanie tej książki.

Pomijając już samą atrakcyjność opisywanych akcji, zwróć proszę uwagę na rzadko spotykaną w tej dziedzinie twórczości trafność obserwacji psychologicznych.

Dla ludzi zawodowo związanych z lotnictwem cenna będzie wykazana przez autora znajomość tematu — stary wyga lotniczy przemawia bowiem z każdej strony tej ciekawej książki.

Lecz i jest małe „ale" i to pozornie wbrew temu co napisałem wyżej.

Autor (sam zresztą to podkreśla) nie będąc technikiem, stara się kilkakrotnie wyjaśnić czytelnikowi przyczyny techniczne zaistniałych, czy mogących zaistnieć, awarii samolotu. Przestrzegam przed potraktowaniem zbyt serio tych wyjaśnień.

O pewne, powiedzmy, nieścisłości techniczne, a czasami i o słownictwo (np. nieszczęsny „współczynnik latania"), mam pretensje nie tyle do autora czy tłumacza (Henryk Krzeczkowski) ile do konsultanta technicznego polskiego wydania — Ryszarda Lewandowskiego.

St. Wielgus

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

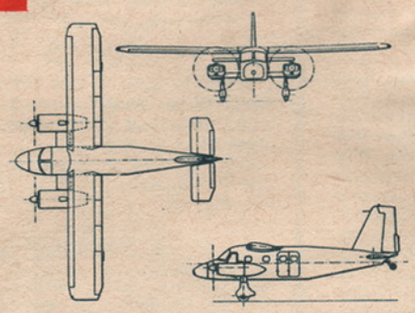
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

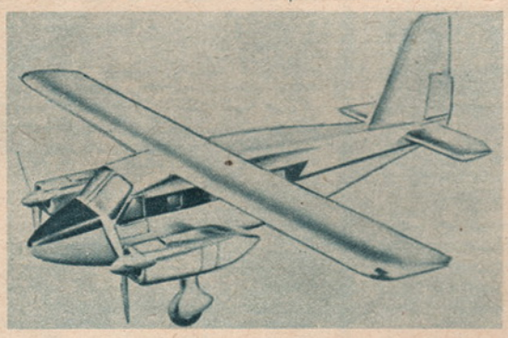
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i fotografii nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 10043 E-63

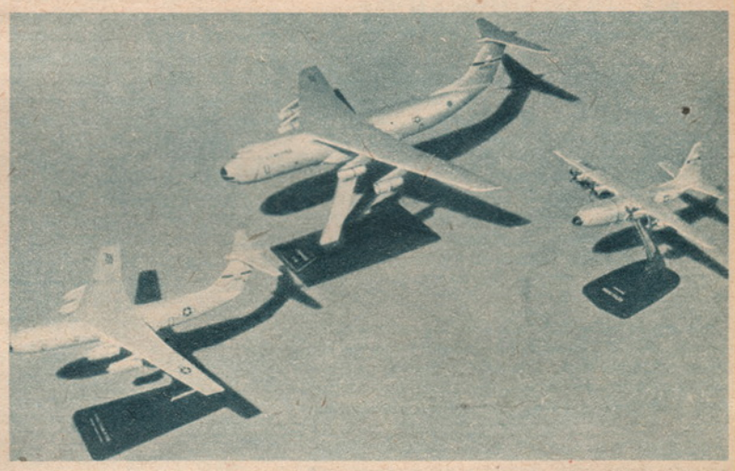
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

DORNIER SKYSERVANT

Zachodnioniemieckie zakłady Dorniera opracowały w roku ubiegłym dwusilnikowy samolot wielozadaniowy. Makieta tej maszyny wystawiona była na zeszłorocznym Salonie Paryskim. Chodzi tu o samolot dość uniwersalny, bo służyć on ma zarówno małej komunikacji (15 osób) jak i transportowi (8 m³ pojemności ładunkowej). Produkcja samolotu została przewidziana na rok bieżący. Podstawowe dane: rozpiętość skrzydeł — 15 m, długość — 11,4 m, ciężar max. — 3 500 kG, dwa silniki produkcji USA Lycoming IGSO-540 o mocy 385 KM każdy, prędkość (obliczeniowa) max. — 319 km/h, pułap — 7 600 m.





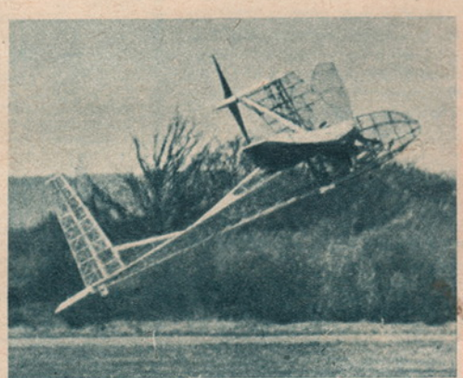


Model C-5 A

W USA w zakładach Lockheed'a budowany jest wielki samolot transportowy C-5A, który ma mieć ciężar startowy 317 Ton, udźwig 45 Ton, zasięg 10 tys. km i prędkość podróżną 800 km/h. Przy pracy nad projektem zatrudniono 1 800 ludzi, a w roku 1968 pięć samolotów C-5A zostanie poddanych próbom w locie. Na zdjęciu model C-5A (w środku) w porównaniu z samolotami C-141 i C-130, obecnie użytkowanymi przez siły powietrzne Stanów Zjednoczonych AP.

Nowy rolnik powietrzny

Na moskiewskiej wystawie poświęconej chemii w budownictwie i gospodarce rolnej demonstrowano nowy śmigłowiec wielozadaniowy (w tym rolniczy) Ka-26 konstrukcji N. Kamowa. Dwa silniki o mocy po 325 KM napędzają dwa przeciwbieżne wirniki. Udźwig 900 kG, zasięg 1 200 km i prędkość 170 km/h.

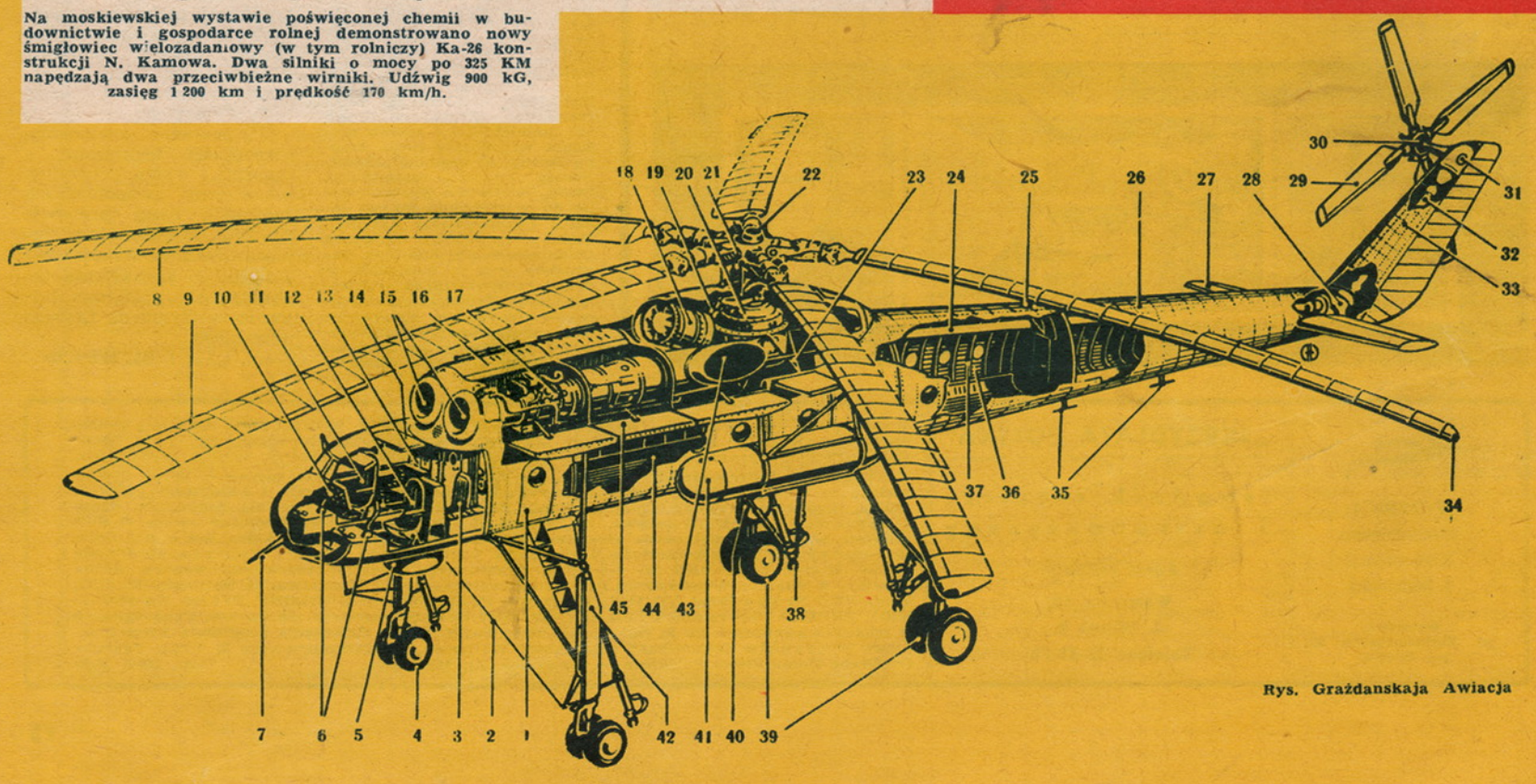


Próba mięśniolotu

Sławna nagroda w wysokości 5 tysięcy funtów dla każdego Brytyjczyka, który przeleci odległość 1 mili przy użyciu własnych mięśni, kusi w dalszym ciągu licznych konstruktorów. Oto start i lądowanie (z podłamaniem) motoszybowca z nożnym napędem śmigła. Pilot John Pratt po starcie przeciągnął szybowiec do wysokości około 9 metrów i zwalił się na prawe skrzydło... Nagroda w dalszym ciągu jest do odebrania!

ŚMIGŁOWIEC GIGANT Mi-10

Radzieckie lotnictwo cywilne posługuje się obecnie nowym śmigłowcem o wielkim udźwigu. Oto schemat konstrukcyjny Mi-10, konstrukcji dra M. Mila. Oznaczenia: 1 — drzwi, 2 — linka ratunkowa, 3 — fotel mechanika, 4 — koła przednie, 5 — luk awaryjny, 6 — sterownica, 7 — antena, 8 — klapka wyważająca, 9 — łopaty wirnika, 10 — tablica przyrządów, 11—12 — fotele pilotów, 13 — fotel nawigatora, 14 — dojście do silników, 15 — wloty powietrza do silników, 16 — osłona, 17 — silnik, 18 — wentylator, 19 — system sterowania wirnikiem, 20 — reduktor, 21 — tłumik, 22 — oś wirnika, 23 — rama reduktora, 24 — wał napędowy wirnika ogonowego, 25 — migacz, 26 — belka ogonowa, 27 — statecznik poziomy, 28 — reduktor, 29 — łopata wirnika ogonowego, 30 — oś wirnika, 31 — reduktor, 32 — wał napędowy, 33 — tylna część belki ogonowej, 34 — lampa pozycyjna — migacz, 35 — anteny wysokościomierza radiowego, 36 — wręgi, 37 — podłużnice, 38 — hydrauliczne chwytaki, 39 — koła główne podwozia, 40 — goleń podwozia, 41 — zbiornik paliwa, 42 — goleń podwozia, 43 — wylot spalin, 44 — kabina dla ładunku, 45 — osłony.



Rys. Graždanskaja Awiacja

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

Szczęśliwego Nowego Roku 1966
przyjemnych i wygodnych podróży
swym Pasażerom i Sympatykom
życzą
POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

NOWY ROK

ROK 1965 za nami. „Król umarł — niech żyje król": witamy Nowy Rok — 1966. Kreślimy plany pracy, nauki, dalszego postępu i rozwoju. Przy tej okazji warto spojrzeć wstecz na przebyty etap, ocenić osiągnięcia, wyniki, podsumować powodzenia i trudności, wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Dla nas — dla Polskich Linii Lotniczych LOT — rok 1965 był dwudziestym pierwszym rokiem działalności w służbie komunikacji powietrznej PRL. Okres to niemały i jest się czym pochwalić.

W roku ubiegłym nastąpił dalszy rozwój krajowej i zagranicznej turystyki lotniczej. Polskę odwiedziło o wiele więcej turystów niż w latach poprzednich. Na warszawskim lotnisku Okęcie zarejestrowano około osiemnaście tysięcy startów i lądowań samolotów różnych towarzystw lotniczych świata. Nasze maszyny z godłem lecącego żurawia docierały w rozkładowych rejsach do Afryki i dwudziestu miast Europy. Pojawiały się także w lotach charterowych na dziesiątkach lotnisk, nie wymienianych w stałym rozkładzie.

Osiągnęliśmy dalsze postępy w zwiększeniu regularności lotów. Przyczyniły się do tego niewątpliwie precyzyjne urządzenia, zainstalowane na warszawskim lotnisku Okęcie, pozwalające na start i lądowanie nawet przy złej pogodzie. Poważną rolę odegrało także podniesienie kwalifikacji zawodowych naszego personelu latającego i służby naziemnej.

Pomyślnie rozwijały się stosunki PLL LOT z innymi towarzystwami lotniczymi, w szczególności z krajów socjalistycznych.

Czekają nas nowe, jeszcze trudniejsze zadania.. Pracownicy Polskich Linii Lotniczych LOT przygotowują się do ich wypełnienia w trakcie wykonywania codziennych obowiązków. Troska o dobro i wygodę pasażerów jest naszym najważniejszym obowiązkiem.

Wkraczamy w trzydziesty siódmy rok historii PLL LOT. Już za trzy lata staniemy na progu pięknego jubileuszu. W 1969 roku obchodzić będziemy rocznicę 40 lat istnienia naszego przedsiębiorstwa. Będzie to jednocześnie dwudziesty piąty rok działalności LOT-u w Polsce Ludowej, a więc podwójne święto. Już teraz o nim myślimy, świadomi, że codzienne osiągnięcia złożą się na ostateczny bilans czterdziestu lat naszej pracy. Jesteśmy pewni, że będzie on godny tej rocznicy.

LOT PRZYNIÓSŁ IM SZCZĘŚCIE

W styczniu ubiegłego roku bawił na gościnnych występach w Polsce popularny piosenkarz jugosłowiański — Lado Leskovar. W drodze powrotnej do Belgardu poznał na pokładzie polskiego samolotu czarnowłosą i błękitnooką Margaretę.

W drugiej połowie grudnia ub. r. Lado Leskovar przybył po raz drugi do Warszawy na występy w Filharmonii Narodowej i... aby się ożenić.

„LOT" przyniósł nam szczęście — powiedzieli nam pp. Leskovarowie na lotnisku Okęcie. — Dlatego przylecieliśmy polskim samolotem, aby się pobrać w Warszawie, najdroższym nam mieście na świecie".

Młodej parze życzymy dużo szczęścia i zapraszamy na pierwsze „chrzciny" do... Warszawy.

POMYŚLNE PERSPEKTYWY

NA progu nowego roku — 1966 — zwróciliśmy się do doktora Marka Żylicza, naczelnika Działu Przewozów PLL LOT z kilkoma pytaniami.

— Jak Pan ocenia działalność naszego przedsiębiorstwa w roku ubiegłym?

— Była ona bardzo pomyślna. Zacznę może od cyfr. Oto w ub. r. przewieźliśmy ponad 360 tysięcy pasażerów, z tego na liniach krajowych około 212 tysięcy. Tak więc w porównaniu z rokiem 1964 skorzystało z naszych usług około 50 tysięcy pasażerów więcej, a to suma niemała. Poważnym sukcesem było przedterminowe (2 sierpnia) wykonanie planu 5-letniego całkowitej pracy przewozowej, a 3 września w przewozie pasażerów.

— Wyniki te osiągnięto przy wykorzystaniu dotychczasowego sprzętu latającego, w czym więc widzi Pan źródło tak poważnych osiągnięć?

— Sprawa to skomplikowana, na wykonanie i przekroczenie planów złożył się wysiłek wielu służb naszego przedsiębiorstwa. Podstawową jednak przyczyną było niewątpliwie lepsze wykorzystanie samolotów — znacznie wzrosła ilość przelotów w stosunku do lat ubiegłych, a także zwiększyło się średnie załadowanie każdej maszyny. Intensywniejsza eksploatacja sprzętu była zasługą wszystkich pionów PLL LOT, wzrost załadunków — osiągnięciem pionu handlowego. Dodajmy, że udało nam się uruchomić nowe połączenia zagraniczne do Helsinek przez Sztokholm oraz do Frankfurtu nad Menem, a także włączyć Zagrzeb do sieci naszych regularnych rejsów. Warto też wspomnieć o stałej linii charterowej Kraków — Wiedeń i o nowym połączeniu krajowym z Warszawy do Koszalina.

— Prosimy o kilka słów na temat sprzętu w roku 1966.

— Ogółem posiadać będziemy osiem Iłów-18. Na początku roku otrzymamy cztery turbośmigłowe ANy-24, w pierwszej połowie roku — ich liczba wzrośnie do siedmiu, a w końcu roku do dziesięciu sztuk. Skierujemy je na krótsze linie zagraniczne oraz na połączenia krajowe.

Powiększenie ilości sprzętu latającego wpłynie niewątpliwie na wzrost naszych zadań. Przewidujemy, że w porównaniu do roku 1965 ruch pasażerski na lotnisku Okęcie wzrośnie o 40 procent w skali rocznej. Naszą poważną troską jest jak najlepsza obsługa tej zwiększonej liczby podróżnych. Znając ciasnotę pomieszczeń na lotnisku już teraz liczymy się z ogromnymi trudnościami w tej dziedzinie, jeżeli nie zostaną jak najszybciej zrealizowane projekty prowizorycznej rozbudowy istniejącego dworca zagranicznego.

Zwłaszcza, że spodziewamy się spiętrzenia lotów charterowych, wykonywanych również przy zastosowaniu wielkich samolotów typu Boeing. Musimy jednak zapewnić pasażerom odpowiednie warunki odprawy, zabezpieczyć dla nich poczekalnie. Czekają nas więc nie tylko większe, ale i bardzo trudne zadania. Żywimy jednak nadzieję, że zostaną one dobrze spełnione, choć sprawy pomieszczeń na lotnisku nie od nas zależą.

— Co nowego przyniesie 1966

DOKOŃCZENIE NA STR. II

POMYŚLNE PERSPEKTYWY

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

rok w rozwoju sieci połączeń zagranicznych i krajowych?

— Na trasach zagranicznych zwiększy się znacznie częstotliwość lotów, np. do Moskwy i z powrotem posiadać będziemy codzienne własne połączenie (obok codziennych rejsów „Aeroflotu"). Zamierzamy uruchomić nową linię do Mediolanu, a w drugiej połowie roku ewentualnie do Algieru i Bejrutu oraz na Środkowy Wschód. Przewidujemy także wprowadzenie dewizowych regularnych rejsów charterowych na trasie Gdańsk — Malmoe oraz Gdańsk — Graz i Gdańsk — Wiedeń. Wszystko to niezależnie od tradycyjnych lotów charterowych do krajów czarnomorskich i na wybrzeże Adriatyku. W kraju natomiast zamierzamy uruchomić połączenia okrężne, jak np. z Krakowa do Poznania.

— A perspektywy rozwojowe na lata następne?

— W granicach Europy widzimy celowość otwarcia linii do Leningradu, Kijowa i Oslo, a także sezonowej np. do Adler koło Soczi. W komunikacji krajowej liczymy się z możliwościami wznowienia połączenia z Warszawy do Katowic i w ogóle rozszerzenia i poprawienia komunikacji krajowej, o ile pozwoli na to odpowiednie wyposażenie lotnisk. W każdym razie sytuacja w sieci europejskiej i krajowej ulegnie znacznej poprawie, m. in. dzięki wprowadzeniu samolotów odrzutowych Tu-134.

Poza tym stoimy przed dwiema możliwościami. Pierwsza z nich to zwiększenie ilości przewozów w obecnym obszarze, zwłaszcza w lotach charterowych. Druga — to wydłużenie naszych linii do Afryki Zachodniej i Wschodniej oraz w kierunku Dalekiego Wschodu. Ta druga ewentualność jest dewizowo bardziej opłacalna, ale ostateczne ustalenie kierunku rozwojowego PLL LOT wymaga jeszcze wielu konsultacji i decyzji.

Naszym pragnieniem jest jak najintensywniejsze wykorzystanie sprzętu w celu osiągnięcia dalszej poprawy wyników działalności przedsiębiorstwa i utrzymania korzystnych wskaźników jednostkowych, jak np. kosztu uzyskiwania jednego dolara.

Przy okazji chciałbym dodać, że w zamierzeniach na 1966 rok przewidujemy zrekonstruowanie rozkładu lotów tak, aby był on zgrany z międzynarodowymi połączeniami z zachodu na wschód, z południa na północ i odwrotnie. Idzie o to, aby podróżni bez potrzeby nocowania w Warszawie mogli zdążyć na dalsze połączenia.

— Co Pan życzy naszym Pasażerom z okazji Nowego Roku?

— Żeby Im się dobrze i wygodnie latało naszymi samolotami, aby loty były jak najbardziej punktualne, co jednak nie zawsze zależy od nas, a często od kapryśnej pogody.

OFICJALNA INAUGURACJA

Jak wiadomo, siódmego września ub. r. Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły pierwsze stałe połączenie między Polską i Niemiecką Republiką Federalną. W ciągu trzech miesięcy nasze samoloty przewiozły na trasie Warszawa-Frankfurt nad Menem — Warszawa ponad 1300 pasażerów oraz ok. 28 ton przesyłek towarowych, a także dużą ilość pocztowych.

W dniu 5 grudnia udała się do NRF grupa przedstawicieli PLL LOT, MHZ i polskich biur podróży, aby wziąć udział w oficjalnej inauguracji linii LOTu z Warszawy do Frankfurtu nad Menem. Następnie przybyli do Warszawy z rewizytą przedstawiciele przedsiębiorstwa lotniczego „Lufthansa" i niemieckich biur podróży.

Na zdjęciu: delegacja polska tuż przed wejściem na pokład LOTowskiego samolotu Ił—18.

NA OTWARCIE TEATRU WIELKIEGO

Z okazji otwarcia Teatru Wielkiego Opery i Baletu w Warszawie oraz dwusetnej rocznicy teatru polskiego przybyło do Warszawy wielu muzykologów, artystów i krytyków muzycznych. Oto kilku z nich po opuszczeniu pokładów samolotów PLL LOT na warszawskim lotnisku Okęcie: pan Paul Brekke z Norwegii oraz na zdjęciu zbiorowym od lewej — panowie — Alff Tkocz i R. Gehansson ze Szwecji oraz Herbert Pari z Niemieckiej Republiki Federalnej.

„CIE CHOROBA!"

Na pokładzie samolotu PLL LOT odleciel do Kopenhagi popularni artyści polskiej sceny i estrady z programem kabaretu pod nazwą „Cie, choroba!".

AMERYKAŃSCY FILMOWCY

Ekipa filmowców z nowojorskiej firmy telewizyjnej „Wolper Productions Inc." przybyła do Polski na pokładzie samolotu LOTu. Na jej czele stał pan Eugene Jones (drugi od prawej). Amerykańscy filmowcy przybyli do naszego kraju w celu nakręcenia filmu o naszych zabytkach kulturalnych.

NOTATNIK LOTU

Wszechzwiązkowe zjednoczenie „Wniesztorgreklama" urządziło w Moskwie przy ulicy Gorkiego witrynę wystawową, poświęconą problematyce PLL LOT. Znalazły się na niej nasze najlepsze plakaty, foldery, proporczyki i lalki w strojach ludowych. Rzeczą godną uwagi jest, że była to pierwsza w Moskwie reklama zagranicznego towarzystwa lotniczego — co podkreśla wileński „Czerwony Sztandar", który przy okazji zamieszcza także szereg informacji na temat historii i działalności LOT-u.

*

Staraniem PLL LOT, BEA i Orbisu ukazały się w Anglii interesująco opracowane foldery reklamujące sporty zimowe w Polsce oraz zalety wypoczynku w najpiękniejszych miejscowościach górskich. Angielskim turystom i sportowcom proponowane są tanie wycieczki lotnicze samolotami PLL LOT i BEA do Warszawy i dalej wagonami sypialnymi do Zakopanego na trzynastodniowe wczasy narciarskie. Prospekty informują także o trasach narciarskich, wyciągach i kolejkach linowych oraz o regionalnych osobliwościach Podhala.

*

W końcu marca br. wygasają taryfy ulgowe na trasach, łączących kraje zachodnio - europejskie z Warszawą. PLL LOT przygotowały więc nowe wnioski, dotyczące wprowadzenia ułatwień taryfowych na tych trasach. Będą one rozpatrywane na konferencji „Creative Fares Board IATA" w styczniu 1966 roku i należy się spodziewać, że już w najbliższym sezonie letnim indywidualni oraz grupowi turyści korzystać będą ze znacznych zniżek lotniczych w podróży do naszego kraju.

*

Program stałej audycji wiedeńskiego radia — pod nazwą „Flieg mit uns" — „Leć z nami" — poświęcony był w całości Polsce, a szczególnie jej zimowym walorom turystyczno-sportowym. Obok przedstawicieli Orbisu i innych polskich instytucji wystąpił także wiedeński reprezentant LOTu, p. Władysław Skorko, który opowiedział m. in. o budowie nowego portu lotniczego w Warszawie, zakupach sprzętu latającego (Ił-18 i AN-24) oraz o działalności naszego przedsiębiorstwa.

*

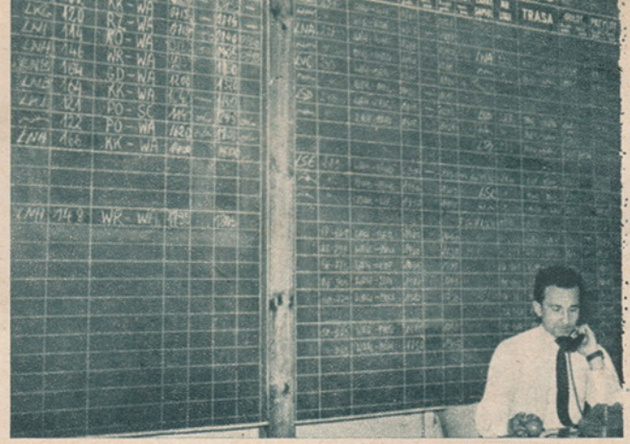
Już w styczniu rozpoczynają się pierwsze lotnicze wycieczki Orbisu z Warszawy do Rumunii. Po przylocie do Bukaresztu, zwiedzeniu miasta i wypoczynku turyści polscy udadzą się w drogę powrotną, zatrzymując się na kilku...niowy pobyt w Poiana Brașov i we Lwowie.

OSTRY „DYŻUR"

TRWA on tutaj stale. Podłączone do magnetofonu telefony, gotowe do notowania dalekopisy, na wielkich tablicach literowe symbole i cyfry. Wystarczy jedno spojrzenie, by ogarnąć aktualną sytuację przylotów i odlotów polskich i zagranicznych maszyn. Każdy rejs śledzony tu jest uważnie, gdzieś tam na trasie somolot trafił na złe warunki atmosferyczne, nie może lądować w Budapeszcie, trzeba podjąć decyzję, skierować maszynę na najbliższe lotnisko, nad którym nie ma mgły.

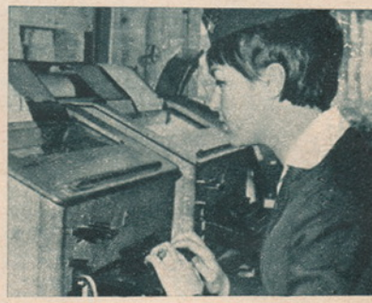
Jesteśmy w tak zwanej popularnie „koordynacji", a oficjalnie w Oddziale Głównego Dyspozytora PLL LOT na warszawskim Okęciu. Jest ostatni dzień roku, wkrótce rozpoczną się huczne zabawy sylwestrowe. Tu jednak trzeba czuwać, nie powróciły jeszcze z rejsów maszyny, należy wydać odpowiednie instrukcje załogom samolotów, które pozostaną na noc w dalekich portach lotniczych. Gdy wreszcie sytuacja będzie całkowicie wyjaśniona, w koordynacji pozostanie przez całe noworoczne święto dyżurny pracownik. W Nowy Rok polskie samoloty wprawdzie nie latają, lecz może się zdarzyć, że zechce lądować na naszym lotnisku jakaś zagraniczna, nie przewidziana rozkładem maszyna. Trzeba wtedy zorganizować pełną obsługę, zwołać ludzi, wydać im odpowiednie polecenia.

W Oddziale Głównego Dyspozytora spotykają się wszystkie nitki działalności eksploatacyjnej LOTu. Trzeba skoordynować właściwe współdziałanie wszystkich służb, aby maszyna była punktualnie przygotowana do startu, aby po powrocie z rejsu została starannie przejrzana. Tu planuje się także samoloty na trasy, okresowe remonty i bieżące naprawy, ustala się miesięczne, tygodniowe i operatywne plany wykorzystania sprzętu latającego. Wielu skomplikowanych czynności wymaga opracowanie lotów czarterowych, m. in. konieczne jest uzyskanie zgody państw leżących na trasie przelotu, docelowych i pośrednich lotnisk.



Literowe symbole, cyfry. Obraz aktualnej sytuacji w krajowych i zagranicznych lotach polskich i obcych maszyn. Przy telefonie p. Włodzimierz Góra, kontroler ruchu.

Kierownictwo Oddziału Głównego Dyspozytora spoczywa w doświadczonych rękach pana Czesława Nowińskiego (po lewej), który w służbie lotniczej pracuje od 1935 roku, a w PLL LOT od lat piętnastu. Widzimy go przy mapie korytarzy powietrznych, wiodących przez Polskę. Po prawej — kierownik zmiany — p. Szczepan Wroński.



Teletypistka p. Alicja Chudek nie myśli o dzisiejszym balu sylwestrowym. Może jednak wszystko dobrze pójdzie i zdąży jeszcze na powitanie Nowego Roku w gronie najbliższych.

STEWARDESSY NA SCENIE OLYMPII

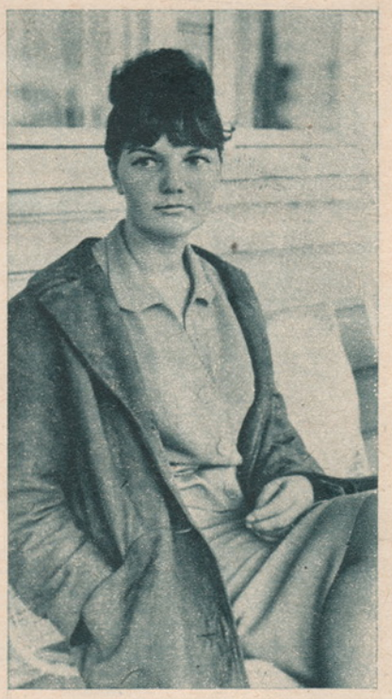
OSTATNIA premiera nowej rewii w paryskim music-hallu „Olympia" odbyła się pod znakiem najpiękniejszych dziewcząt — stewardess towarzystw lotniczych dwudziestu jeden krajów. Polskie Linie Lotnicze LOT reprezentowała pani Maria Ostaszewska, która tak oto wspomina ten miły, paryski wieczór:

„Zaproszone zostały stewardessy tych linii lotniczych, które gościły na pokładach swych samolotów dziewięciu sympatycznych chłopców z zespołu „Les Compagnons de la Chanson" w czasie ich podróży z koncertami po całym świecie. Występowali również w Polsce, stąd zaproszenie dla LOTU, skierowane przez organizatorów imprezy — dyrekcję „Olympii" i firmę Polydor" produkującą płyty gramofonowe...

Tworzyłyśmy barwną grupę. Najładniej wyglądała przedstawicielka Japońskich Linii Lotniczych, ubrana w piękne, wzorzyste kimono, w którym — jak nam opowiadała — wita również wchodzących na pokład samolotu pasażerów. Najwięcej natomiast zainteresowania budziła hebanowa stewardessa z „Air Afrique".

Przed spektaklem witałyśmy w hallu „Olympii" przybywających gości, a głośniki zapowiadały wylądowanie samolotu z zespołem dziewięciu „Compagnons de la Chanson". Wystąpili oni w drugiej części spektaklu (pierwszą wypełnili iluzjoniści, akrobaci, tancerze i Francoise Hardy). Każda piosenka witana była hucznymi oklaskami. Po ostatniej weszłyśmy na scenę, by wręczyć piosenkarzom wielki bukiet kwiatów. Od LOTu otrzymali oni zabawne maskotki samochodowe i chusteczki oraz gorące zaproszenie na pokłady naszych samolotów. Potem nastąpiło wspólne pamiątkowe zdjęcie i cocktail. Każda z nas otrzymała od „Olympii" i firmy „Polydor" komplet płyt z nagraniami francuskich pieśniarzy".

Na zdjęciu: Stewardessy w hallu „Olympii". Trzecia od prawej p. Maria Ostaszewska.



JAK NAJDŁUŻEJ W POLSCE!

Pani Irene Kerkos jest stałą mieszkanką Toronto w dalekiej Kanadzie. Do Polski przybyła, by odwiedzić swą rodzinę. Po zakończeniu urlopu postanowiła wracać na pokładzie samolotu PLL LOT.

„W Paryżu przesiądę się na inną maszynę, która przeniesie mnie przez Ocean, a do stolicy Francji postanowiłam lecieć polskim samolotem, by jak najdłużej „być" jeszcze w Polsce!" — powiedziała nam p. Irene Kerkos przed odlotem naszego Iła—18. „Polski samolot to dla mnie jakby część ojczyzny. Ze łzami w oczach go witałam i tak go chyba pożegnam".

ARTYŚCI Z PÓL ELIZEJSKICH

Pani Monique Leyrac przybyła z Paryża do Warszawy na pokładzie samolotu PLL LOT, aby wystąpić w międzynarodowym programie radia i telewizji: „Musique aux Champs Elysees". Publiczność Filharmonii Narodowej z uznaniem przyjęła piosenki w jej wykonaniu. Odlatując następnie polskim samolotem do Paryża, pani Monique Leyrac przekazała na nasze ręce serdeczne pozdrowienia dla LOTu. Na zdjęciu p. Leyrac w towarzystwie p. Stefana Rachonia.

Pour la compagnie Lot
avec mon meilleur souvenir
Monique Leyrac

NAJWIĘKSZY

Centralny Port Lotniczy na Okęciu posiada największy i najnowocześniej wyposażony hangar w Polsce. Warto wiedzieć, że został on całkowicie zaprojektowany i zbudowany przez naszych specjalistów — inżynierów, techników i robotników.

GOŚĆ Z MEKSYKU

Pan Digno Garcia z Meksyku przybył do Warszawy, polskim samolotem, by następnie po udanym występie w Filharmonii Narodowej skorzystać z linii LOTu z Warszawy do Amsterdamu.

WITAMY NOWE SAMOLOTY

Wiadomość o zakupieniu przez Polskie Linie Lotnicze LOT w Związku Radzieckim nowych samolotów turbośmigłowych typu AN-24 — spotkała się z dużym zainteresowaniem podróżnych i sympatyków naszych linii. Otrzymujemy wiele zapytań, dotyczących danych technicznych, konstrukcji, liczby miejsc pasażerskich, zasięgu lotu itp. itd. Postaramy się na nie krótko i wyczerpująco odpowiedzieć.

Samolot AN-24 zaprojektowany został przez znanego konstruktora Olega Antonowa i wykonany przez radziecki przemysł lotniczy w serii 1965 roku, zmodyfikowanej zgodnie z życzeniami Polskich Linii Lotniczych LOT. Jest to nowocześnie wyposażony samolot turbośmigłowy, przystosowany do lotu w trudnych warunkach atmosferycznych. Do startu i lądowania nie wymaga specjalnych pasów betonowych, może więc być wykorzystany na lotniskach trawiastych.

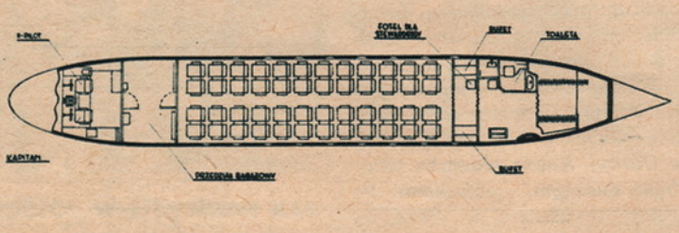
Zabiera on 48 pasażerów, którzy zajmują miejsca w hermetyzowanej i klimatyzowanej kabinie. Wygodne, odchylane fotele umożliwiają sen i wypoczynek. Dzięki temu, że samolot jest górnopłatowcem — z każdego okna rozciąga się doskonały widok. Warto przy tym podkreślić, że kabina jest dobrze odizolowana od szumu silników, a łagodne oświetlenie i utrzymane w pastelowych kolorach wnętrze stwarzają miłą atmosferę.

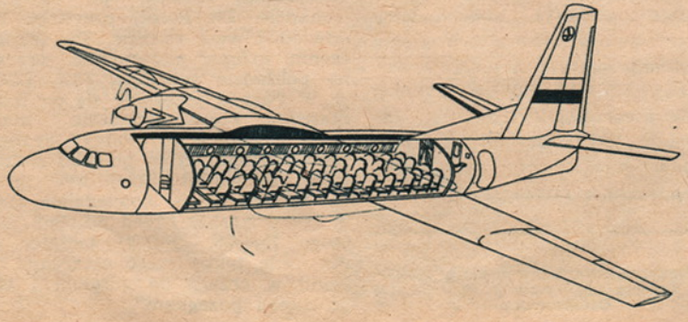
AN-24 wyposażony jest w nowoczesne urządzenia nawigacyjne, radiowe i radarowe oraz specjalny system odladzający, wypróbowany w najbardziej nieprzychylnych warunkach. A oto niektóre dane techniczne. Samolot posiada dwa silniki turbośmigłowe po 2 550 KM każdy, długość samolotu wynosi 23,53 m, rozpiętość skrzydeł — 29,20 m, a ich powierzchnia 72,46 m². Ciężar pustego samolotu — 13 300 kg, maksymalny ciężar do startu — 21 000 kg, maksymalne obciążenie handlowe — 5 500 kg. Rozbieg przy starcie — 450—500 m, dobieg przy lądowaniu — 400—500 m, prędkość startowa — 190—200 km/godz., prędkość lądowania — 150 km/godz., prędkość przelotowa na wysokości 6 000 m wynosi 450—475 km/godz., prędkość handlowa — 380—400 km/godz. Maksymalny pułap praktyczny przy ciężarze 21 ton — 8 400 m, zasięg — 2 000 km. Załogę stanowią: kapitan, drugi pilot, mechanik i dwie stewardessy.

Przykładowo podajemy czas przelotu samolotu AN-24 z Warszawy do Gdańska lub Poznania — 1 godz. 10 min., do Krakowa — 50 min., do Budapesztu — 1 godz. 45 min., do Berlina — 1 godz. 25 minut.

Tak oto prezentuje się nowy samolot LOTu — AN-24. Mamy nadzieję, że przypadnie on naszym pasażerom do gustu. Życzymy przyjemnej podróży.

Na zdjęciu:
AN-24 należący do „Aerofłotu" na warszawskim lotnisku Okęcie.





AIR CANADA

Zima • Winter 1965/66
AIR CANADA
LOT
POŁĄCZONY ROZKŁAD LOTÓW

AIR CANADA W WARSZAWIE

W Warszawie rozpoczęło działalność przedstawicielstwo Kanadyjskiego Przedsiębiorstwa Lotniczego „Air Canada". Wprawdzie samoloty ze znakiem klonowego liścia nie utrzymują jeszcze regularnej komunikacji z naszą stolicą, dolatują one jednak w Europie m. in. do Londynu, Paryża, Zurychu i Wiednia, skąd istnieją dobre połączenia z Polską liniami LOTu.

Przedstawicielstwo „Air Canada" w Warszawie nie dysponuje jeszcze własnym stałym biurem. Rezerwację miejsc w samolotach tego towarzystwa załatwia Biuro Miejskie LOTu w Warszawie, przy ul. Waryńskiego. Liczne informacje na temat połączeń i zasięgu linii „Air Canada" znaleźć można w połączonym rozkładzie lotów „AC" i LOTu.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (16), arch. (1)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 2/757 z dnia 9 stycznia 1966 r. „Skrzydlatej Polski".